

Legislación marítima española



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:

<https://publicaciones.transportes.gob.es>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<https://cpage.mpr.gob.es>

Título de la obra: Legislación marítima española

Año de edición: 2025

Edita:

© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Secretaría General Técnica

Centro de Publicaciones

NIPOe: 196-25-093-4

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la ley.

Índice general

Presentación 5

LEGISLACIÓN MARÍTIMA

I. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima..... 7

 Índice del articulado 9

 Texto legal..... 35

 Relación de modificaciones 200

II. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre,
por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos
del Estado y de la Marina Mercante..... 201

 Índice del articulado 203

 Texto legal..... 227

 Relación de modificaciones 518

Índice analítico 521

Presentación

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible incluye entre sus competencias las referidas al transporte marítimo, una actividad de primera importancia para un país de la tradición marítima que caracteriza a España.

El transporte marítimo es una actividad caracterizada por su internacionalidad, lo que explica el papel que en su regulación corresponde a los convenios internacionales, adoptados principalmente en el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL). Sin embargo, la aplicación de ese conjunto de normas requiere de una legislación nacional capaz tanto de poner orden en su aplicación como de permitir el necesario desarrollo reglamentario en esta materia.

Esta publicación recoge las dos leyes principales del Derecho marítimo español. La primera de ellas es la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, norma que permitió dejar atrás la regulación que hasta su aprobación se contenía en el Código de Comercio de 1885.

Esta publicación recoge, con carácter principalmente divulgativo, las dos leyes principales del Derecho marítimo español. La primera de ellas es la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, norma que permitió dejar atrás la regulación que hasta su aprobación se contenía en el Código de Comercio de 1885.

La segunda es el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Esta norma tiene su origen en la histórica Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de idéntico nombre y que dio paso a la reorganización del sistema portuario español, al tiempo que constituyó la primera regulación completa de la marina mercante española.

Esta recopilación de las dos leyes pretende facilitar tanto su conocimiento a los ciudadanos en general, como su aplicación a los especialistas en estas materias.

Las modificaciones en la estructura de la Administración General del Estado de los últimos años han supuesto el cambio de denominación de muchos de los órganos citados en estas leyes. Este es el caso del Ministerio de Fomento, cuyas funciones corresponden hoy al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y al que se entenderán referidas las referencias legales al anterior ministerio.

I

**Ley 14/2014,
de 24 de julio,
de Navegación
Marítima**

Índice del articulado

Preámbulo

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales	49
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación	49
Artículo 2. Fuentes e interpretación.....	49
Artículo 3. Navegación de buques de Estado y de guerra.....	49

TÍTULO I

De la ordenación administrativa de la navegación.....	50

CAPÍTULO I

Del ámbito de aplicación de las normas de policía	50
Artículo 4. Ámbito espacial de aplicación.....	50
Artículo 5. Aplicación a buques nacionales.....	50
Artículo 6. Aplicación a embarcaciones y artefactos navales.....	50

CAPÍTULO II

Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto	51
Artículo 7. Entrada en puerto.....	51
Artículo 8. Cierre de puertos.....	51
Artículo 9. Arribada forzosa	52
Artículo 10. Régimen general de visita y de estadía.....	52
Artículo 11. Polizones.....	52
Artículo 12. Jurisdicción sobre buques extranjeros.....	53
Artículo 13. Buques de propulsión nuclear.....	53
Artículo 14. Buques que transporten sustancias radioactivas.....	53

Artículo 15. Buques que transporten mercancías peligrosas.....	54
Artículo 16. Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos	54
Artículo 17. Empleo de medios radioelectrónicos a bordo.....	54
Artículo 18. Despacho de buques.....	54

CAPÍTULO III

Del régimen general de navegación marítima..... 55

Artículo 19. Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.....	55
Artículo 20. Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles	55
Artículo 21. Detención y fondeo.....	56
Artículo 22. Exhibición del pabellón y submarinos.....	56
Artículo 23. Régimen especial de navegación por la zona contigua.....	57
Artículo 24. Navegación de buques pesqueros	57
Artículo 25. Navegación de buques de investigación	57
Artículo 26. Cese de las actividades de investigación.....	58
Artículo 27. Reglas de rumbo y gobierno y navegación en zona de hielos.....	58
Artículo 28. Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación.....	58
Artículo 29. Avisos de los capitanes	58
Artículo 30. Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo	59
Artículo 31. Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas.....	59
Artículo 32. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.....	59
Artículo 33. Obligación de notificar actos de contaminación	59
Artículo 34. Colaboración internacional	60
Artículo 35. Medidas especiales a adoptar en la zona contigua	60
Artículo 36. Detenciones injustificadas e indemnización	60

CAPÍTULO IV

Del derecho de paso inocente por el mar territorial.....61

Artículo 37. Derecho de paso inocente	61
Artículo 38. Cumplimiento de leyes y reglamentos	61
Artículo 39. Prohibiciones.....	61

Artículo 40. Buques que comporten riesgos especiales	62
Artículo 41. Gravámenes a los buques extranjeros	62
Artículo 42. Suspensión del paso inocente	62
Artículo 43. Ejercicio de la jurisdicción civil	62
Artículo 44. Ejercicio de la jurisdicción penal	63
Artículo 45. Intervención a petición del capitán o cónsul	63
Artículo 46. Notificación a un agente diplomático	63
Artículo 47. Sobrevuelo de aeronaves extranjeras	63

CAPÍTULO V

Del derecho de persecución y de visita 64

Artículo 48. Ejercicio del derecho de persecución y de visita	64
Artículo 49. Conducción a puerto nacional	64

CAPÍTULO VI

De los buques de Estado extranjeros.....64

Artículo 50. Inmunidad	64
Artículo 51. Navegación por aguas interiores marítimas y entrada en puerto.....	64
Artículo 52. Actividades prohibidas en el mar territorial	65
Artículo 53. Submarinos de Estado	65
Artículo 54. Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros.....	65
Artículo 55. Reglamentación especial	65

TÍTULO II

De los vehículos de la navegación 66

CAPÍTULO I

De los buques, embarcaciones y artefactos navales 66

Artículo 56. Buque	66
Artículo 57. Embarcación	66
Artículo 58. Artefacto naval	66
Artículo 59. Plataforma fija.....	66
Artículo 60. Naturaleza e identificación del buque	66

Artículo 61. Accesorios..... 67

Artículo 62. Negocios jurídicos y derechos sobre el buque 67

Artículo 63. Adquisición del buque..... 67

Artículo 64. Copropiedad de los vehículos de navegación 67

CAPÍTULO II

Del registro y documentación de los buques 68

Artículo 65. Registro y matrícula 68

Artículo 66. Coordinación entre registros..... 68

Sección 1ª: De la inscripción en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles..... 68

Artículo 67. Legislación aplicable 68

Artículo 68. Competencia..... 69

Artículo 69. Bienes inscribibles..... 69

Artículo 70. Objeto..... 70

Artículo 71. Inscripción y cierre..... 70

Artículo 72. Publicidad formal..... 71

Artículo 73. Principio de titulación pública..... 71

Artículo 74. Principio de legalidad..... 71

Artículo 75. Principio de legitimación 71

Artículo 76. Principio de fe pública registral..... 71

Artículo 77. Principio de inoponibilidad..... 72

Sección 2ª: De la documentación de los buques nacionales 72

Artículo 78. Documentación de los buques nacionales..... 72

Artículo 79. Certificado de matrícula 72

Artículo 80. Patente de navegación..... 72

Artículo 81. *Rol de despacho y dotación*..... 73

Artículo 82. *Diario de navegación*..... 73

Artículo 83. *Cuaderno de bitácora*..... 73

Artículo 84. *Cuaderno de máquinas*..... 73

Artículo 85. Forma de llevar los libros 73

Artículo 86. Conservación de los libros.....	74
Artículo 87. Publicidad de los libros	74

CAPÍTULO III

De la nacionalidad de los buques..... 74

Artículo 88. Abanderamiento de buques.....	74
Artículo 89. Navegación con pabellón nacional	74
Artículo 90. Efectos del abanderamiento.....	74
Artículo 91. Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro	75
Artículo 92. Pérdida de nacionalidad de procedencia.....	75
Artículo 93. Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón.....	75
Artículo 94. Cambio temporal de pabellón.....	75
Artículo 95. Comienzo y cese del abanderamiento temporal	76
Artículo 96. Régimen de las garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón.....	76

CAPÍTULO IV

De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación..... 77

Artículo 97. Requisitos de seguridad de los buques nacionales.....	77
Artículo 98. Control de la seguridad de los buques	77
Artículo 99. Coste de las inspecciones.....	77
Artículo 100. Paralización del buque.....	77
Artículo 101. Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas.....	77
Artículo 102. Exhibición de los certificados.....	78
Artículo 103. Efecto de los certificados	78
Artículo 104. Inspección de buques extranjeros	78
Artículo 105. Detención de buques extranjeros.....	78
Artículo 106. Función y responsabilidad de las sociedades de clasificación	78
Artículo 107. Inspección y certificación de artefactos navales.....	79

CAPÍTULO V

Del contrato de construcción naval.....79

Artículo 108. Concepto y régimen	79
Artículo 109. Forma del contrato.....	79
Artículo 110. Adquisición del dominio.....	79
Artículo 111. Obligación de construir	80
Artículo 112. Obligación de entrega y recepción	80
Artículo 113. Responsabilidad del constructor	80
Artículo 114. Pago del precio.....	81
Artículo 115. Prescripción de acciones.....	81
Artículo 116. Embarcaciones y artefactos navales	81

CAPÍTULO VI

De la compraventa.....81

Artículo 117. Objeto de la compraventa	81
Artículo 118. Forma, adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros	82
Artículo 119. Riesgos y saneamiento.....	82
Artículo 120. Caducidad	82
Artículo 121. Aplicación a otros supuestos	82

CAPÍTULO VII

De los derechos de garantía sobre el buque.....83

Sección 1ª: De los privilegios marítimos..... 83

Artículo 122. Régimen jurídico de los privilegios marítimos.....	83
Artículo 123. Privilegios sobre la flota	83
Artículo 124. Otros privilegios.....	83
Artículo 125. Exclusión de los créditos de sustitución	84

Sección 2ª: De la hipoteca naval..... 84

Artículo 126. Objeto de hipoteca.....	84
Artículo 127. Efectos de la hipoteca.....	84
Artículo 128. Constitución de la hipoteca	84
Artículo 129. Modo de constitución.....	85

Artículo 130. Personas autorizadas para la constitución 85

Artículo 131. Hipoteca sobre buque en construcción..... 85

Artículo 132. Contenido del documento de constitución 85

Artículo 133. Contenido de la inscripción 86

Artículo 134. Extensión de la hipoteca 86

Artículo 135. Notificación de la hipoteca..... 87

Artículo 136. Aseguramiento del buque 87

Artículo 137. Derecho de preferencia 87

Artículo 138. Créditos refaccionarios 87

Artículo 139. Derecho de retención..... 88

Artículo 140. Ejercicio del derecho de hipoteca 88

Artículo 141. Ejecución de la hipoteca naval..... 88

Artículo 142. Prescripción..... 89

Artículo 143. Reconocimiento de hipotecas sobre buques extranjeros..... 89

Artículo 144. Derecho supletorio 89

TÍTULO III

De los sujetos de la navegación..... 90

CAPÍTULO I

Del armador 90

Artículo 145. Concepto de armador y de naviero 90

Artículo 146. Inscripción en el Registro Mercantil..... 90

Artículo 147. Inscripción en el Registro de Bienes Muebles 90

Artículo 148. Presunción de armador 91

Artículo 149. Responsabilidad del armador 91

CAPÍTULO II

Del condominio naval..... 91

Artículo 150. Condominio naval 91

Artículo 151. Facultades de la mayoría..... 91

Artículo 152. Derechos de la minoría..... 91

Artículo 153. Del administrador del condominio naval.....	92
Artículo 154. Derechos sobre la cuota indivisa.....	92
Artículo 155. Derecho de adquisición preferente.....	92

CAPÍTULO III

De la dotación..... 93

Artículo 156. Concepto de dotación.....	93
Artículo 157. Ámbito de aplicación.....	93
Artículo 158. Inscripción y documentación.....	93
Artículo 159. Embarque y desembarque.....	93
Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.....	94
Artículo 161. Dotaciones mínimas de seguridad.....	94
Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones.....	94
Artículo 163. Profesionales del sector pesquero.....	95
Artículo 164. Contratación de dotaciones.....	95

Sección 1ª: De la titulación, certificación e inspección..... 95

Artículo 165. Titulación y certificación obligatoria.....	95
Artículo 166. Expedición y registro de títulos y certificados.....	95
Artículo 167. Obligaciones de los armadores.....	96
Artículo 168. Control e inspección de buques nacionales.....	96
Artículo 169. Control de buques extranjeros en los puertos nacionales.....	97
Artículo 170. Detención de buques extranjeros.....	97

Sección 2ª: Del capitán..... 97

Artículo 171. Concepto, designación y caracteres.....	97
Artículo 172. Nombramiento y cese.....	97
Artículo 173. Requisitos y sustitución en el cargo.....	97
Artículo 174. Deber de obediencia a los buques de Estado.....	98
Artículo 175. Ausencia de autoridades competentes en el extranjero.....	98
Artículo 176. Condición de autoridad pública.....	98
Artículo 177. Obligación de consignar los hechos producidos.....	98
Artículo 178. Actas de registro civil.....	99

Artículo 179. Testamentos y fallecimiento durante la navegación	99
Artículo 180. Destino de los cadáveres	99
Artículo 181. Entrega de bienes y de documentación	100
Artículo 182. Obligaciones técnicas del capitán.....	100
Artículo 183. Peligro, abandono del buque y salvamento	100
Artículo 184. Primacía del criterio profesional.....	101
Artículo 185. Poder de representación del armador	101
Artículo 186. Obligación de comunicar accidentes	101
Artículo 187. Protesta de mar	102

TÍTULO IV

De los contratos de utilización del buque 102

CAPÍTULO I

Del contrato de arrendamiento de buque..... 102

Artículo 188. Concepto	102
Artículo 189. Forma del contrato.....	102
Artículo 190. Oponibilidad frente a terceros	102
Artículo 191. Entrega del buque.....	102
Artículo 192. Estado de navegabilidad a la entrega.....	103
Artículo 193. Limitaciones de uso del buque y pago del precio	103
Artículo 194. Obligación de mantener el buque en estado de navegabilidad	103
Artículo 195. Obligación de restituir el buque a la terminación del contrato	103
Artículo 196. Efectos de la enajenación del buque sobre el arrendamiento.....	104
Artículo 197. Obligación del arrendatario de mantener indemne al arrendador	104
Artículo 198. Interrupciones en el uso del buque arrendado.....	104
Artículo 199. Subarriendo del buque y cesión del arriendo.....	104
Artículo 200. Obligaciones del arrendatario que subarrienda.....	105
Artículo 201. Efectos del contrato de cesión de arriendo.....	105
Artículo 202. Prescripción de acciones.....	105

CAPÍTULO II

Del contrato de fletamento 105

Sección 1ª: Disposiciones generales..... 105

Artículo 203. Concepto 105

Artículo 204. Fletamento por tiempo y por viaje..... 105

Artículo 205. Fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque..... 106

Artículo 206. Subfletamento 106

Artículo 207. Contratación del transporte por el fletador..... 106

Artículo 208. Contratos de volumen 106

Artículo 209. Transporte multimodal 106

Artículo 210. Contratos de utilización del buque para fines distintos del transporte de mercancías..... 107

Sección 2ª: De las obligaciones del porteador 107

Artículo 211. Puesta a disposición del buque..... 107

Artículo 212. Navegabilidad del buque..... 107

Artículo 213. Características del buque..... 107

Artículo 214. Falta de puesta a disposición..... 107

Artículo 215. Puerto pactado..... 108

Artículo 216. Derecho de designación del puerto..... 108

Artículo 217. Muelle o lugar de carga 108

Artículo 218. Operaciones de carga y estiba 109

Artículo 219. Carga sobre cubierta 109

Artículo 220. Realización del viaje..... 109

Artículo 221. Retraso en el inicio del viaje..... 109

Artículo 222. Desviación..... 109

Artículo 223. Deber de custodia 109

Artículo 224. Arribada por inhabilitación del buque..... 110

Artículo 225. Seguridad del puerto 110

Artículo 226. Determinación del muelle 110

Artículo 227. Operaciones de desestiba y descarga 110

Artículo 228. Obligación de entrega..... 111

Sección 3ª: De los deberes del fletador	111
Artículo 229. Presentación de las mercancías para su embarque	111
Artículo 230. Flete sobre vacío.....	111
Artículo 231. Embarque clandestino.....	111
Artículo 232. Embarque de mercancías peligrosas	112
Artículo 233. Cálculo y devengo del flete	112
Artículo 234. Flete de las mercancías perdidas o averiadas	112
Artículo 235. Persona obligada al pago del flete	113
Artículo 236. Privilegio del crédito por el flete.....	113
Artículo 237. Retención y depósito.....	113
Artículo 238. Retención o depósito en el fletamento por tiempo	113
Sección 4ª: De la plancha y demoras.....	113
Artículo 239. Cómputo del plazo de plancha	113
Artículo 240. Inicio del cómputo de plancha	114
Artículo 241. Entrada en demoras y su importe	114
Artículo 242. Duración y cómputo del plazo de demoras	114
Artículo 243. Detención ulterior del buque.....	114
Artículo 244. Cómputo independiente de los plazos.....	115
Artículo 245. Pago, privilegio y prescripción.....	115
Sección 5ª: Del conocimiento de embarque.....	115
Subsección 1ª Del conocimiento de embarque en soporte papel	115
Artículo 246. Obligación de entrega del conocimiento de embarque	115
Artículo 247. Pluralidad de conocimientos.....	115
Artículo 248. Menciones obligatorias del conocimiento de embarque	115
Artículo 249. Firma del conocimiento de embarque	116
Artículo 250. Ley de circulación del conocimiento de embarque	116
Artículo 251. Eficacia traslativa.....	117
Artículo 252. Derecho a la entrega de las mercancías.....	117
Artículo 253. Carácter de título ejecutivo.....	117
Artículo 254. Protección del adquirente de buena fe	117

Artículo 255. Obligación de pago del flete.....	117
Artículo 256. Fuerza probatoria del conocimiento de embarque	118
Artículo 257. Reservas por comprobación.....	118
Artículo 258. Reservas sin comprobación	118
Artículo 259. Eficacia de las reservas.....	118
Artículo 260. Garantía legal del cargador.....	118
Artículo 261. Cartas de garantía.....	119
Subsección 2ª Del conocimiento de embarque en soporte electrónico.....	119
Artículo 262. Emisión	119
Artículo 263. Sustitución del conocimiento en soporte papel.....	119
Artículo 264. Régimen legal.....	119
Artículo 265. Sustitución del conocimiento en soporte electrónico.....	120
Artículo 266. Efectos de la sustitución.....	120
Sección 6ª: Del documento del transporte multimodal.....	120
Artículo 267. Del documento del transporte multimodal.....	120
Sección 7ª: De las cartas de porte marítimo.....	120
Artículo 268. De las cartas de porte marítimo	120
Artículo 269. Menciones de la carta de porte marítimo.....	120
Artículo 270. Fuerza probatoria de las cartas de porte marítimo.....	120
Artículo 271. Entrega de las mercancías.....	121
Sección 8ª: De la extinción anticipada del contrato.....	121
Artículo 272. Supuestos generales de extinción	121
Artículo 273. Impedimento temporal.....	121
Artículo 274. Impedimentos sobrevenidos durante el viaje	121
Artículo 275. Modificación del destino por el fletador	122
Artículo 276. Venta del buque.....	122
Sección 9ª: De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso.....	122
Artículo 277. Régimen de responsabilidad.....	122
Artículo 278. Porteador contractual y porteador efectivo.....	123
Artículo 279. Periodo temporal de responsabilidad	123

Artículo 280. Retraso en la entrega	123
Artículo 281. Responsabilidad en el transporte de animales	124
Artículo 282. Limitación de la responsabilidad por pérdida o daño	124
Artículo 283. Limitación de la responsabilidad por retraso.....	124
Artículo 284. Portadores sucesivos	125
Artículo 285. Protestas	125

Sección 10ª: De la prescripción..... 126

Artículo 286. Prescripción de acciones.....	126

CAPÍTULO III

Del contrato de pasaje 126

Artículo 287. Concepto	126
Artículo 288. Menciones del billete de pasaje.....	126
Artículo 289. Emisión del billete de pasaje.....	127
Artículo 290. Estado de navegabilidad.....	127
Artículo 291. Obligación de realizar el viaje.....	127
Artículo 292. Interrupción del viaje	127
Artículo 293. Derechos y obligaciones del pasajero	128
Artículo 294. Deberes del porteador con respecto al equipaje.....	128
Artículo 295. Equipaje	128
Artículo 296. Privilegio y derecho de retención.....	129
Artículo 297. Extinción del contrato.....	129
Artículo 298. Régimen de responsabilidad	129
Artículo 299. Limitación de responsabilidad.....	130
Artículo 300. Seguro obligatorio.....	130

CAPÍTULO IV

Del contrato de remolque 130

Artículo 301. Concepto	130
Artículo 302. Remolque transporte	130
Artículo 303. Remolque maniobra	131
Artículo 304. Responsabilidad por daños	131

Artículo 305. Remolque de fortuna 131

Artículo 306. Prescripción de acciones 131

CAPÍTULO V

Del contrato de arrendamiento náutico 132

Artículo 307. Concepto 132

Artículo 308. Modalidades y régimen aplicable.....132

Artículo 309. Retraso en la entrega del buque o embarcación.....132

Artículo 310. Instrucciones del arrendatario y criterio profesional del patrón.....132

Artículo 311. Deber de informar de los daños sufridos.....133

Artículo 312. Seguro obligatorio.....133

Artículo 313. Prescripción 133

TÍTULO V

De los contratos auxiliares de la navegación 133

CAPÍTULO I

Del contrato de gestión naval.....133

Artículo 314. Concepto 133

Artículo 315. El ejercicio de las obligaciones del gestor 133

Artículo 316. Las formas de actuación del gestor 133

Artículo 317. Régimen aplicable 134

Artículo 318. Responsabilidad extracontractual.....134

CAPÍTULO II

Del contrato de consignación de buques 134

Artículo 319. Concepto 134

Artículo 320. Régimen 134

Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque.....134

Artículo 322. Responsabilidad por daños a las mercancías 135

Artículo 323. Tareas de manipulación 135

Artículo 324. Actuación como transitario.....135

CAPÍTULO III

Del contrato de practicaaje 135

Artículo 325. Contrato de practicaaje	135
Artículo 326. Deberes recíprocos.....	135
Artículo 327. Preeminencia del capitán	135
Artículo 328. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicaaje.....	136

CAPÍTULO IV

Del contrato de manipulación portuaria 136

Artículo 329. Concepto y régimen aplicable.....	136
Artículo 330. Obligaciones	136
Artículo 331. Contratación de las operaciones	137
Artículo 332. Documentación	137
Artículo 333. Fundamento de la responsabilidad del manipulador portuario	137
Artículo 334. Limitación de la responsabilidad.....	138
Artículo 335. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones	138
Artículo 336. Legitimación y acciones.....	138
Artículo 337. Prescripción de acciones	139
Artículo 338. Derecho de retención	139

TÍTULO VI

De los accidentes de la navegación 139

CAPÍTULO I

Del abordaje..... 139

Artículo 339. Régimen jurídico y concepto de abordaje	139
Artículo 340. Fundamento de la responsabilidad	139
Artículo 341. Abordaje por culpa compartida	140
Artículo 342. Supuestos de solidaridad.....	140
Artículo 343. Excepciones oponibles en caso de solidaridad.....	140
Artículo 344. Exigencia de requisitos formales	140
Artículo 345. Aplicabilidad de las normas	140
Artículo 346. Daños por contaminación derivados de un abordaje	141

CAPÍTULO II

De la avería gruesa 141

Artículo 347. Concepto y requisitos del acto.....	141
Artículo 348. Sacrificios admisibles en avería gruesa.....	141
Artículo 349. Contribución a la avería gruesa	141
Artículo 350. Ausencia de formalidades	141
Artículo 351. Causación culposa de la situación de peligro	141
Artículo 352. Derecho de retención	141
Artículo 353. Liquidación privada.....	142
Artículo 354. Liquidación mediante expediente de certificación pública	142
Artículo 355. Prescripción	142
Artículo 356. Libertad de pactos	142

CAPÍTULO III

Del salvamento..... 142

Artículo 357. Régimen jurídico	142
Artículo 358. Concepto	142
Artículo 359. Aplicación a buques de Estado	143
Artículo 360. Salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública	143
Artículo 361. Contratos de salvamento	143
Artículo 362. Derecho a premio.....	143
Artículo 363. Reparto del premio entre armador y dotación	144
Artículo 364. Prohibición de efectuar el salvamento	144
Artículo 365. Derecho de retención	144
Artículo 366. Buques y cargamentos extranjeros con inmunidad soberana.....	145
Artículo 367. Intervención de la Administración marítima.....	145
Artículo 368. Bienes salvados de propiedad desconocida	145

CAPÍTULO IV

De los bienes naufragados o hundidos..... 146

Artículo 369. Supuestos de aplicación y relación con el régimen del salvamento ..	146
Artículo 370. Obligación de notificación	147

Artículo 371. Comunicación a los propietarios de los bienes accidentados.....	147
Artículo 372. Deber de balizamiento y de prevención de la contaminación.....	147
Sección 1ª: De los derechos de propiedad	147
Artículo 373. Conservación de la propiedad	147
Artículo 374. Prescripción a favor del Estado.....	147
Artículo 375. Interrupción de la prescripción adquisitiva	148
Sección 2ª: Del régimen de las extracciones	148
Artículo 376. Operaciones de exploración.....	148
Artículo 377. Operaciones de extracción	148
Artículo 378. Titulares del derecho a la extracción.....	148
Artículo 379. Contratos para la extracción.....	148
Artículo 380. Extracción de buques o bienes propiedad del Estado.....	148
Artículo 381. Extracción de bienes de comercio prohibido o restringido.....	149
Artículo 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.....	149
Artículo 383. Objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial.....	149

CAPÍTULO V

De la responsabilidad civil por contaminación 150

Artículo 384. Ámbito de aplicación	150
Artículo 385. Sujetos responsables.....	150
Artículo 386. Fundamento de la responsabilidad	150
Artículo 387. Culpa del perjudicado	150
Artículo 388. Alcance de la indemnización	151
Artículo 389. Aseguramiento obligatorio.....	151
Artículo 390. Prohibición de navegación.....	151
Artículo 391. Aplicación preferente de los convenios internacionales.....	151

TÍTULO VII

De la limitación de la responsabilidad..... 152

CAPÍTULO I

Disposiciones generales.....152

Artículo 392. Derecho a limitar la responsabilidad 152

Artículo 393. Relación con el régimen de responsabilidad 152

Artículo 394. Ámbito de aplicación.....152

Artículo 395. Regímenes especiales de limitación.....152

CAPÍTULO II

De los créditos limitables 153

Artículo 396. Reclamaciones sujetas a limitación.....153

Artículo 397. Reclamaciones excluidas de limitación 153

CAPÍTULO III

De las sumas máximas de indemnización 154

Artículo 398. Límites generales 154

Artículo 399. Límites especiales 154

Artículo 400. Concurrencia de acreedores.....154

Artículo 401. Subrogación 155

Artículo 402. Conversión a la moneda nacional 155

CAPÍTULO IV

Del fondo de limitación 155

Artículo 403. Condición del derecho a limitar.....155

Artículo 404. Destino del fondo y paralización de otras medidas.....155

Artículo 405. Procedimiento y caducidad del derecho a limitar 156

TÍTULO VIII

Del contrato de seguro marítimo 156

CAPÍTULO I

Disposiciones generales..... 156

Artículo 406. Ámbito de aplicación 156

Artículo 407. Carácter dispositivo.....156

CAPÍTULO II

De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo 157

Sección 1ª: De los intereses asegurados.....157

Artículo 408. Existencia del interés asegurado 157

Artículo 409. Enumeración de los intereses.....157

Artículo 410. Interés en el buque.....157

Artículo 411. Interés en el flete.....157

Artículo 412. Titular del interés 158

Sección 2ª: Del valor asegurado, del seguro múltiple y del coaseguro 158

Artículo 413. Valor del interés y suma asegurada 158

Artículo 414. Póliza estimada 158

Artículo 415. Seguro múltiple 158

Artículo 416. Coaseguro.....159

Sección 3ª: De los riesgos de la navegación..... 159

Artículo 417. Riesgos cubiertos.....159

Artículo 418. Exclusión de algunos riesgos.....159

Artículo 419. Dolo y culpa del asegurado y sus dependientes 160

Artículo 420. Vicio propio.....160

Sección 4ª: De la conclusión del contrato y deberes del contratante..... 160

Artículo 421. Prueba del seguro.....160

Artículo 422. Existencia de riesgo 161

Artículo 423. Declaración del riesgo.....161

Artículo 424. Efectos de la inexactitud o reticencia	161
Artículo 425. Pago de la prima	161
Artículo 426. Comunicación del siniestro.....	162
Artículo 427. Deber de evitar o aminorar el daño	162
Artículo 428. Transmisión del interés asegurado.....	162
Sección 5ª: De la indemnización.....	163
Artículo 429. Obligación de indemnizar.....	163
Artículo 430. Cuantía de la indemnización	163
Artículo 431. Exclusión del reemplazo.....	163
Artículo 432. Daños y perjuicios excluidos.....	163
Artículo 433. Acciones de avería y de abandono.....	164
Artículo 434. Declaración de abandono.....	164
Artículo 435. Aceptación expresa o presunta del abandono	164
Artículo 436. Efectos del abandono.....	164
Artículo 437. Liquidación del siniestro y pago de la indemnización.....	165
Sección 6ª: De la prescripción.....	166
Artículo 438. Prescripción	166

CAPÍTULO III

De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros 166

Sección 1ª: Del seguro de buques.....	166
Artículo 439. Seguro por tiempo o por viaje.....	166
Artículo 440. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por viaje.....	166
Artículo 441. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por tiempo.....	167
Artículo 442. Prórroga de la cobertura en el seguro por tiempo.....	167
Artículo 443. Responsabilidad por abordajes.....	167
Artículo 444. Navegabilidad del buque.....	167
Artículo 445. Vicios ocultos.....	167
Artículo 446. Subrogación contra los miembros de la dotación.....	167
Artículo 447. Reconstitución automática del capital asegurado	168
Artículo 448. Nuevo a viejo.....	168

Artículo 449. Casos de abandono	168
Artículo 450. Plazo de abandono	168
Artículo 451. Primas y extornos	168
Artículo 452. Subsidiariedad	169
Sección 2ª: Del seguro de mercancías.....	169
Artículo 453. Fases no marítimas del transporte	169
Artículo 454. Valoración del interés	169
Artículo 455. Momento inicial y final de la cobertura	169
Artículo 456. Cláusula de almacén a almacén	169
Artículo 457. Mercancías en viaje	169
Artículo 458. Póliza flotante	170
Artículo 459. Deber de aviso en la póliza flotante	170
Artículo 460. Extensión de la cobertura durante el viaje	170
Artículo 461. Casos de abandono	170
Artículo 462. Plazo de abandono	171
Sección 3ª: Del seguro de responsabilidad civil	171
Artículo 463. Ámbito de las normas	171
Artículo 464. Seguro obligatorio	171
Artículo 465. Obligación del asegurador y acción directa	171
Artículo 466. Límite de la cobertura	171
Artículo 467. Limitaciones de responsabilidad indemnizatoria	171

TÍTULO IX

Especialidades procesales 172

CAPÍTULO I

De las especialidades de jurisdicción y competencia 172

Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje	172
Artículo 469. Criterios de atribución de competencia	172

CAPÍTULO II

Del embargo preventivo de buques..... 173

Artículo 470. Naturaleza y regulación de la medida	173
Artículo 471. Competencia	173
Artículo 472. Embargo por créditos marítimos.....	173
Artículo 473. Embargo por otros créditos	174
Artículo 474. Embargo preventivo y sometimiento a jurisdicción extranjera	174
Artículo 475. Buques embargables	174
Artículo 476. Tramitación procesal de la medida de embargo	174
Artículo 477. Ejecución del embargo.....	175
Artículo 478. Notificación del embargo.....	175
Artículo 479. Jurisdicción sobre el fondo del litigio	175

CAPÍTULO III

De la venta forzosa de buques..... 175

Artículo 480. Regulación.....	175
Artículo 481. Notificación de la venta forzosa	176
Artículo 482. Plazo y contenido de la notificación	176
Artículo 483. Tercerías de mejor Derecho	177
Artículo 484. Efectos de la venta forzosa.....	177
Artículo 485. Realización por persona o entidad especializada.....	177
Artículo 486. Destino de la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque	177

CAPÍTULO IV

Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos..... 178

Artículo 487. Competencia.....	178
Artículo 488. Invocación y plazo de constitución	178
Artículo 489. Invocación en otros procedimientos.....	178
Artículo 490. Contenido de la solicitud	178
Artículo 491. Admisión y subsanación.....	179
Artículo 492. Auto de admisión y de denegación.....	179

Artículo 493. Nombramiento de comisario-liquidador 180

Artículo 494. Formación de piezas y reparto provisional 180

Artículo 495. Publicidad de la formación de los estados.....180

Artículo 496. Auto de formación del estado pasivo..... 181

Artículo 497. Auto de formación del estado activo..... 181

Artículo 498. Complemento del estado activo 181

Artículo 499. Terminación por improcedencia de la limitación..... 182

Artículo 500. Pieza y auto de reparto 182

TÍTULO X

Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo 182

CAPÍTULO I

Disposiciones generales..... 182

Artículo 501. Competencia 182

Artículo 502. Días y horas hábiles.....182

Artículo 503. Gastos 182

CAPÍTULO II

De la protesta de mar por incidencias del viaje..... 183

Artículo 504. Acreditación de las incidencias.....183

Artículo 505. Tasación pericial.....183

CAPÍTULO III

De la liquidación de avería gruesa 183

Artículo 506. Objeto del expediente y legitimación.....183

Artículo 507. Solicitud y emplazamiento a los interesados.....184

Artículo 508. Nombramiento e intervención del liquidador 184

Artículo 509. Impugnaciones.....184

Artículo 510. Aprobación de la liquidación y recurso.....184

Artículo 511. Ejecución 185

CAPÍTULO IV

Del depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo..... 185

Artículo 512. Ámbito de aplicación y legitimación.....	185
Artículo 513. Solicitud.....	185
Artículo 514. Procedimiento.....	186
Artículo 515. Oposición al pago.....	186

CAPÍTULO V

Del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque..... 187

Artículo 516. Notario competente	187
Artículo 517. Requerimiento del tenedor desposeído	187
Artículo 518. Contenido del requerimiento	187
Artículo 519. Traslado del requerimiento y alegaciones.....	187
Artículo 520. Publicación del requerimiento y sobreseimiento.....	187
Artículo 521. Amortización del conocimiento	188
Artículo 522. Irrevindicabilidad del conocimiento y acciones de daños y perjuicios.....	188

CAPÍTULO VI

De la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados..... 189

Artículo 523. Ámbito de aplicación	189
Artículo 524. Valoración pericial. Venta de los efectos.....	189
Disposición adicional primera. Actualización de cuantías y mecanismos de garantía alternativos.....	189
Disposición adicional segunda. Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques.....	189
Disposición adicional tercera. Contratación electrónica.....	190
Disposición adicional cuarta. Acciones del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre	190
Disposición adicional quinta. Sistemas alternativos de resolución de conflictos con consumidores.....	190
Disposición adicional sexta. Buques de guerra españoles	191

Disposición adicional séptima. Plataforma continental	191
Disposición adicional octava. Buques históricos y réplicas	191
Disposición adicional novena. Disposiciones especiales en materia de navegación aérea	191
Disposición adicional décima. Aranceles notariales y registrales	192
Disposición transitoria primera. Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones en tramitación	192
Disposición transitoria segunda. Régimen de las entidades navieras en función del tonelaje	193
Disposición derogatoria única. Derogación de normas	193
Disposición final primera. Reglas de Rotterdam	193
Disposición final segunda. Reforma de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil	194
Disposición final tercera. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre	194
Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social	196
Disposición final quinta. Modificación de la Sección Primera de la tasa por servicios sanitarios «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo y Aéreo» anexa al Decreto 474/1960, de 10 de marzo, por el que se convalidan las tasas por servicios sanitarios	197
Disposición final sexta. Títulos competenciales	198
Disposición final séptima. Cláusula relativa a Gibraltar	198
Disposición final octava. Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras	198
Disposición final novena. Habilitación al Gobierno	198
Disposición final décima. Habilitación al Gobierno para la modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el Régimen de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos	199
Disposición final undécima. Remisión a las Cortes Generales de Proyecto de ley	199
Disposición final duodécima. Entrada en vigor	199

Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima 200

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

**FELIPE VI
REY DE ESPAÑA**

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado
y Yo vengo en sancionar la siguiente ley.

Preámbulo

I

La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Al mismo tiempo, pone fin a las carencias que en estos últimos años se han detectado en relación a una pluralidad de intereses nacionales cuya tutela debe ser reforzada. Es el caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración, o la lucha contra el contrabando.

La ley regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo. Esta amplitud conlleva que esta Ley incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado.

II

El título preliminar responde a las orientaciones más modernas del Derecho marítimo, recogiendo en el artículo 2 la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España. Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otro, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados.

III

El título I se inspira, principalmente, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM/UNCLOS), aprobada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay. Este título I se estructura en seis capítulos en los que se formula una regulación básica y sistemática de la policía de la navegación, que se completa con la normativa en materia de puertos del Estado y de marina mercante. Estas normas despliegan su eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que navegan o se detienen en alguna de nuestras aguas. La aplicación del régimen de policía de la navegación obedece principalmente a un criterio territorial, sin perjuicio del respeto a las competencias del Estado del pabellón, que ha llevado al Derecho internacional a configurar los conceptos de Estado ribereño y Estado rector del puerto. El campo de aplicación de este título I se delimita tanto en clave territorial —dentro de los espacios marítimos españoles la ley rige para todos los buques— como por la llamada “ley del pabellón” —quedan sujetos a ella los buques españoles, donde quiera que se encuentren—. En el capítulo VI se recogen las especialidades reconocidas a los buques de Estado extranjeros.

En el régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto rige el principio de soberanía del ribereño, en torno al cual se articulan las competencias judiciales y administrativas sobre todos los buques que no sean de Estado.

IV

El título II comienza la regulación del estatuto jurídico del buque definiéndolo como vehículo destinado a la navegación, que cubre también situaciones estáticas transitorias, como es el buque en construcción, fondeado, varado o en desguace. Esta noción excluye por tanto los artefactos navales —caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas— y las plataformas fijas —toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, anclada o apoyada en él—. A la nota inherente de movilidad que caracteriza al buque se suma su capacidad para el transporte de personas o cosas a todos los fines. Con ello se prescinde de las distinciones de buque público o privado; civil o militar; mercante o de recreo, deportivo o científico. Cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros o carezca de cubierta corrida se calificará de «embarcación» y reglamentariamente podrán configurarse como «unidades menores» las más pequeñas.

Los artefactos navales, caracterizados tanto por su flotabilidad como porque no están destinados a navegar, se diferencian de las obras o construcciones fijas que aun pudiendo sustentarse total o parcialmente mediante flotación, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil (como es el caso de las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas, o de las instalaciones

portuarias). El requisito adicional de los artefactos de aptitud para albergar personas o cosas deja fuera del concepto a las boyas, balizas y demás pequeños artificios flotantes, generalmente utilizados para la seguridad de la navegación o la señalización de la pesca. La característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que justifica un régimen sustantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.

Las transformaciones materiales de los buques y embarcaciones y los cambios jurídicos que se derivan de su participación en el tráfico mercantil determinan la necesidad de su identificación y de que quede constancia pública de las relaciones que soportan en su condición de bienes muebles de significativo valor económico. Su carácter registrable hace jurídicamente posible su hipoteca, sin menoscabo de su calificación de cosa mueble. Y se reconocen las situaciones de titularidad compartida (copropiedad del buque) que, en los casos de falta de dedicación de la cosa común a una explotación mercantil, quedará sujeta directamente al régimen general, sin otra especialidad que la recogida en la propia ley para reglamentar los derechos de adquisición preferente (en particular, la novedosa regulación del tanteo).

La publicidad es crucial en el tráfico patrimonial y se lleva a cabo a través de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), que ha de coordinarse con el Registro de buques y empresas navieras. Ambos tienen atribuida distinta función. El Registro de bienes muebles producirá los efectos jurídicos propios de la publicidad material de titularidades y gravámenes, frente a la significación típicamente administrativa del Registro de buques y empresas navieras.

La norma sobre adquisición de la propiedad articula, con carácter dispositivo, el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa. El contrato de construcción regula el tema principal del paso de la propiedad y de los riesgos según las prácticas contractuales más difundidas en el tráfico. En el contrato de compraventa se mantiene en materia de riesgo de la venta la concepción marítima tradicional, de signo contrario a la civil, prestando especial atención a la interferencia que la venta del buque puede producir sobre los contratos de utilización en vigor. A este respecto la buena fe impone deberes informativos para el comprador del buque, a los que la ley conecta un efecto subrogatorio sobre el fletamento y los contratos de alquiler, que no se producirá en caso contrario. No obstante, tal omisión sí generará las correspondientes responsabilidades tanto frente al comprador como a las otras partes de los contratos de utilización.

Se prescinde definitivamente de las figuras de los préstamos a la gruesa ventura o riesgo de nao, para asentar el crédito marítimo sobre un sistema de privilegios simplificado, reduciéndolos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, incluyendo la extensión de la garantía para los créditos salariales de origen dudoso a todos los buques gestionados por una misma empresa.

V

Idéntico propósito modernizador preside la renovación que el título III lleva a cabo en el régimen de los sujetos de la navegación, empezando por la figura del armador, que no excluye pero sí desplaza a un plano secundario la del propietario del buque. La diferencia entre propietario y armador permite distinguir entre la simple cotitularidad del buque y el verdadero condominio naval. La explotación mercantil en común bajo un régimen de mayoría permite calificar la relación como algo distinto a la copropiedad y a quienes la protagonizan como verdaderos armadores y navieros.

La idea de que no se puede ser armador sin posesión del buque y sin su utilización en la navegación y la de que para serlo no tiene que ejercerse una actividad empresarial es importante porque tiene consecuencias de régimen. Así es porque todo armador (propietario o no) puede inscribirse en el Registro de Bienes Muebles; pero solo el que hace navegar su buque con finalidad empresarial es empresario y, como tal, tendrá acceso al registro mercantil. Por otra parte, la ley conserva el concepto de naviero —ya recogido en la legislación de puertos del Estado y de la marina mercante— limitándolo a quienes se dedican a la explotación de buques mercantes (excluidos los dedicados a la pesca). Cuando además tengan la posesión, serán también armadores.

De conformidad con esta regulación, el armador es el primer interesado en inscribirse como tal en los registros que procedan. Del mismo modo el propietario de un buque que no lo dedique directamente a la navegación no querrá asumir las consecuencias y responsabilidades que deriven de una utilización a la que es totalmente ajeno. Por esa razón la ley faculta al simple propietario a solicitar la inscripción como armador de aquel que verdaderamente posee y utiliza el buque. Corresponde exclusivamente al armador hacer frente a los actos y omisiones de la dotación del buque y a las obligaciones contraídas por su capitán. Esta regla tiene muy pocas excepciones, derivadas principalmente de normas internacionales. En el ámbito de la navegación deportiva o de recreo, quien aparezca inscrito como dueño en el Registro de bienes muebles o en el Registro de buques y empresas navieras viene considerado *ex lege* como armador, sin posibilidad de prueba en contrario.

La ley también coordina las normas administrativas y mercantiles aplicables al personal marítimo con el Derecho del trabajo, régimen propio de la dotación. Esta regulación complementa, por una parte, lo dispuesto en el Convenio internacional sobre formación, titulación y guardia de la gente de mar (STCW, 78/95 [buques mercantes]) y en el Convenio internacional del mismo nombre para el personal de los buques pesqueros (STCW-F/95), que contienen el régimen internacional de lo que la ley llama «De la titulación, certificación e inspección», y, por otra parte, el régimen de las dotaciones mínimas de seguridad, objeto de regulación tanto en el Convenio internacional de seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74/88), como en el Convenio sobre trabajo marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006), todos ellos vigentes en España.

Se habla de la dotación en sentido amplio, entendida como el conjunto de todos los individuos embarcados bajo contrato de enrolamiento. Este concepto jurídico viene a concretar, para un buque determinado, el más genérico de «gente de mar» o «marinos» recogido en el aludido CTM 2006.

Queda garantizada la libertad profesional del capitán para tomar decisiones autónomas en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Para ello se recoge de forma sintética y clara el poder que ostenta para actuar en interés del buque, con legitimación activa y pasiva para comparecer en todos los procedimientos judiciales y actuaciones administrativas que reclamen su presencia por causa de relaciones jurídicas surgidas con ocasión de la navegación o explotación del buque. Se aclara la responsabilidad del armador por los actos ilícitos del capitán frente a terceros (tanto si son de origen contractual como extracontractual), regulándose la «protesta de mar» como instrumento probatorio exento de formalismo, que obliga al capitán a dejar constancia en el *Diario de navegación* de los acaecimientos ocurridos durante el viaje y a certificarlos luego de forma unilateral en la protesta.

VI

En el título IV, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Según la OCDE, estas reglas regulan actualmente el 95 por ciento del comercio marítimo mundial. Se han unificado los regímenes de responsabilidad del porteador, aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque —nacional o internacional—, y al fletamento en sus distintas modalidades. Este régimen reviste carácter de Derecho necesario (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, por ser un sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada. Cuando exista póliza de fletamento el régimen legal tendrá carácter derogable, dada la posición de igualdad entre fletadores y armadores. Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten. La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas “Reglas de Rotterdam”, previniendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor.

Las soluciones recogidas en el texto no se separan de la práctica usual, por lo que el fletamento se configura como contrato de transporte. El fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo del transporte que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado. El tipo contractual unificado que contempla la ley se compagina con la previsión de especialidades cuando son necesarias, como sucede con los fletamentos

por viaje, el fletamento por tiempo y el traslado de mercancías bajo conocimiento. Se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos (tenido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos), supuestos en los que solo serán de aplicación las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición, empleo del buque, flete y extinción anticipada).

También se regulan los contratos de pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte), el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios, y el arrendamiento náutico, conocido comúnmente como chárter y que goza de particularidades propias.

VII

El título V recoge los llamados contratos auxiliares de la navegación, que incorporan los patrones que ha ido generando la vida del tráfico. Es el caso de los formularios del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico COMIB/BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) para el contrato de gestión naval, o las normas internacionales (Convenio sobre Responsabilidad de los empresarios de terminales de transportes en el comercio internacional, hecho en Viena el 19 de abril de 1991, que ha sido firmado, pero no ratificado aún por España). La atención se centra en la definición del régimen de responsabilidad propia de los modelos mercantiles de la comisión o de la agencia, como prototipos de los contratos de gestión de intereses ajenos.

La gestión naval proporciona a los propietarios auxilio en materia comercial, náutica, laboral y aseguradora. En el caso de que el gestor no indique el nombre de su armador o naviero al celebrar los contratos, responderá solidariamente con él, aunque tal responsabilidad puede limitarse. También cabe esa limitación en el contrato de manipulación portuaria. Su especialidad radica en el carácter inderogable del sistema de responsabilidad, establecido en beneficio de los usuarios de empresas de carga y descarga o terminales de transporte. En la prestación de sus servicios estas quedan sujetas a responder por culpa presunta, aunque en compensación tienen también reconocido un derecho de retención en tanto no se les pague lo que se les deba. En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque. En cambio, si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá solidariamente con él.

El practicaaje, configurado como asesoramiento, impone una actuación interactiva con el capitán (a quien corresponde la decisión última) y con la propia dotación. Por ello se considera culpa exclusiva del práctico la que derive de aspectos que solo dependen de él, como sucede con la inexactitud o la omisión del asesoramiento necesario o la

falta de apoyo técnico debido. Por el contrario, se imputa al capitán la falta o el deficiente seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar las instrucciones insuficientes (que debe complementar) o descartar las erróneas (que está obligado a corregir). Dada la frecuente confluencia de culpas, el armador queda sujeto a soportar los daños propios y viene obligado a resarcir los ajenos, aclarando la ley que todos los sujetos imputables (armador, capitán, práctico) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas.

VIII

Al regular los accidentes de la navegación, el título VI empieza por ocuparse del abordaje, cuyo régimen se remite al Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910. Se fija así la responsabilidad por culpa probada, la exclusión del caso fortuito y la graduación de las culpas efectivamente producidas —que nunca abarcarán las relaciones contractuales entre las partes de un contrato de trabajo, pasaje o fletamento— cuando esas culpas tengan naturaleza compartida. Para una mayor protección de los terceros, la ley declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores. Saliendo al paso de otras dudas interpretativas manifestadas en nuestra reciente jurisprudencia, se extiende el ámbito de aplicación de esta normativa especial a los procesos penales o administrativos en que se exija una responsabilidad patrimonial como subsidiaria de la penal o disciplinaria, pues la regulación material de estos asuntos no puede variar por el simple hecho de que la responsabilidad sea exigida por uno u otro cauce procedimental.

En materia de avería común, se siguen las Reglas de York y Amberes, que constituyen una regulación práctica, sencilla y eficaz. En la medida que estas Reglas no son auto-suficientes, se regulan otras cuestiones, como el derecho de retención de los efectos llamados a contribuir o la prescripción de las acciones. La liquidación de esas averías comunes se efectuará por un liquidador privado designado por el armador; pero se ha previsto un procedimiento para los casos en los que no se logre el acuerdo de los interesados sobre este punto.

La ley remite al Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, en la regulación de esa misma materia. La jurisdicción civil conocerá de las correspondientes reclamaciones, salvo que las partes acuerden someterse a un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos especializados de la Armada, o cuando la intervención de tales órganos se haga necesaria por tratarse de salvamento de bienes abandonados en la mar y de propiedad desconocida. La articulación de un concepto omnicomprensivo del salvamento y la habilitación del capitán y el armador para celebrar convenios al respecto, son mejoras técnicas importantes, que se acomodan a la intervención de la Administración marítima en las operaciones

de salvamento al objeto de asegurar la protección del medio ambiente. El reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin menoscabo del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, es otra novedad.

Se regula el naufragio o hundimiento de buques a los efectos de determinar la situación de los bienes afectados, el derecho de propiedad sobre los mismos, y el régimen de unas extracciones que se someten a la autorización administrativa correspondiente. Se procura también un régimen para la contaminación marítima que impone una responsabilidad cuasi objetiva del armador del buque o del titular del artefacto que causa la contaminación, junto con la exigencia del correspondiente seguro obligatorio, de conformidad con los convenios internacionales aplicables a los que la ley remite, especialmente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de responsabilidad civil, 1992) y al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS, 2001). De este modo se consigue la aplicación extensiva de los principios internacionales a los supuestos de daños de contaminación distintos de los específicamente contemplados por el Derecho uniforme vigente.

Asimismo, la pertenencia de España al ámbito comunitario europeo conlleva mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina. Esto lleva a hacer plenamente aplicables a los supuestos regulados en este título los principios medioambientales incluidos en el artículo 191 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, lo que viene a significar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques para dificultar los procesos de contaminación, y una atribución de responsabilidad a quien la causa de acuerdo con los principios «prevención en la fuente» y «quien contamina paga».

IX

El título VII, que se ocupa de la limitación de la responsabilidad, simplifica los regímenes anteriores —internos e internacionales— bastante más confusos. Y lo hace a partir del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (CMLR/LLMC), enmendado por el Protocolo de 1996, cuyo régimen se completa en este título. El llamado sistema de baremo o tarifa, que ahora se sigue, no presenta mayores dificultades de aplicación y ofrece superior seguridad jurídica.

Con excepción de los artefactos navales y las plataformas fijas, la limitación de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento. Su fundamento es objetivo (al referirse solo a determinados créditos) y no genera presunción de responsabilidad al esgrimirlo. Los navieros podrán pedirla, optando por la global de este título o las específicas que puedan asistirles por causa de contratos de utilización del buque

(como porteador de mercancías o como transportista de pasajeros) o bien por razón de otros convenios específicos. Los créditos susceptibles de amparar la limitación se definen positiva y negativamente en este título y se establecen las sumas máximas y las reglas principales para ese ejercicio del derecho, sustituyéndose la de prorrato en caso de concurrencia de diferentes acreedores, a fin de dotar de prelación absoluta a los créditos de titularidad pública relativos a daños al demanio marítimo o portuario. La articulación del fondo de limitación, que ha de procurar efectividad a esta regulación, sirve de cierre a la disciplina.

X

En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre Seguros de Grandes Riesgos, obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes. En cuanto a su ámbito de aplicación, este seguro cubre los daños propios de la navegación marítima, presumiéndose concluido siempre el contrato por quien resulte ser titular del interés y, en los seguros de cascos, se tiene también como estimado el valor asegurado que figura en la póliza. Por otro lado, la validez del seguro múltiple no depende de que venga concertado por un mismo tomador y en relación al coaseguro la ley establece de forma clara la plena legitimación procesal del cabezalero o abridor de la póliza para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores.

Los riesgos asegurados se delimitan por vía de pacto. Salvo acuerdo en contrario no cubren los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa grave del asegurado (el dolo nunca queda cubierto y, a estos efectos, la culpa grave del asegurado incluye la de los dependientes en tierra, a quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). Tienen reglas propias los contratos de seguro celebrados sobre buenas o malas noticias, así como los contratados con posterioridad a la terminación del riesgo o producido ya el siniestro, haciendo depender la ley su validez del estado subjetivo de conocimiento que de todo ello tengan las partes.

Al tomador corresponde el deber de declaración exacta, mientras que al asegurador compete indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que la ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías.

En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador, que sigue la Ley de Contrato de Seguro y que se articula, además, como disciplina supletoria en los supuestos en los que esta Ley de Navegación Marítima impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y por daños a los pasajeros.

La ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. El asegurador podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya, frente al perjudicado reclamante.

XI

Sobre la base de las normas de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, el título IX de la ley trata de las «especialidades procesales».

El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

El capítulo II contiene el régimen del embargo preventivo de buques, que remite al Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, cuyas normas viene a completar. Queda asegurada la detención efectiva del buque (por conducto de la capitanía marítima), sin necesidad de acreditar el crédito marítimo ni el peligro por mora procesal y la urgencia (que se presume), remitiendo en todo lo no específico a la Ley de Enjuiciamiento Civil. La jurisdicción competente para decretar el embargo será, a elección del actor, la del puerto de estadía del buque, aquel donde se espera su arribada o el juzgado que lo sea para conocer de la pretensión principal.

De acuerdo con el criterio de no reiterar en la ley aquello que ya está previsto en los convenios internacionales, esta regulación del capítulo II, se limita a completar las especialidades procesales. Entre estas cabe destacar la fijación de los criterios que servirán al tribunal para determinar la cuantía de la garantía que se exigirá para decretar el embargo, que como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo.

En el capítulo III se regula, a partir del régimen del Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, la venta forzosa del buque, sea judicial o administrativa, articulándose como una especie de «purga» respecto de todos los gravámenes que sobre el mismo pudieran pesar. Se basa en un adecuado sistema de publicidad y notificaciones —que en el caso de hipotecas al portador y privilegios de titular desconocido solo son posibles a favor de quienes hubieran comunicado la existencia del crédito— antes de proceder a la enajenación. De acuerdo con la Ley de Enjuiciamiento Civil la venta se puede gestionar directamente por persona especializada y conocedor del mercado, prescindiendo de la subasta. Cuando se invoque la limitación deberá constituirse de modo paralelo el fondo correspondiente.

En el capítulo IV se regula el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos, materia hasta ahora carente de regulación en nuestro ordenamiento jurídico.

XII

La actualización del régimen general aplicable al tráfico marítimo también permite que en el título X se pongan al día los expedientes de jurisdicción voluntaria, eliminando aquellos que habían perdido su razón de ser, como es el caso de la autorización para la descarga del buque, las obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo o la apertura de escotillas. Esta depuración parte de una nueva concepción que incluye en la jurisdicción voluntaria solo los expedientes que han quedado encomendados a los tribunales.

La protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados son los únicos que se mantienen. Y, como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Su tramitación y resolución se atribuye a los notarios y pasa a denominarse certificación pública de expedientes de Derecho marítimo.

XIII

Las disposiciones finales vienen, por último, a atender las necesidades de armonización con otras normas de la nueva Ley de Navegación Marítima, como ocurre con cuestiones de consumo, contratación electrónica, buques de guerra o la protección de los buques históricos como parte del patrimonio cultural de España. A tal fin resultan también modificados la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil y el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. E, incluso, de cara al futuro se prevén las modificaciones que pueda requerir la entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam o se atienden otras cuestiones específicas para mejor aplicación de la nueva regulación.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

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

Artículo 2. Fuentes e interpretación

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

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

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

Artículo 3. Navegación de buques de Estado y de guerra

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

un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

TÍTULO I

De la ordenación administrativa de la navegación

CAPÍTULO I

Del ámbito de aplicación de las normas de policía

Artículo 4. Ámbito espacial de aplicación

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

Artículo 5. Aplicación a buques nacionales

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

Artículo 6. Aplicación a embarcaciones y artefactos navales

1. Las normas de este título referidas a buques se entenderán también aplicables a los artefactos navales en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.
2. Salvo previsión expresa en contrario, se entenderá que dichas normas se aplican también a las embarcaciones.

3. Reglamentariamente se regularán las especialidades en esta materia aplicables a los buques y embarcaciones deportivos o de recreo, así como aquellas otras que por sus específicas funciones así lo requieran.

CAPÍTULO II

Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto

Artículo 7. Entrada en puerto

1. Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción en todo caso a las prescripciones contenidas en esta ley y a las demás de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas.
2. La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la pesca ilegal o la sostenibilidad ambiental, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.
3. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios, y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.

Artículo 8. Cierre de puertos

1. Corresponde a la autoridad portuaria correspondiente, de acuerdo con la normativa vigente, ordenar el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques, previo informe de la capitanía marítima, así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.
2. La Administración marítima podrá proponer provisionalmente la prohibición de la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques, cuando lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, existan obstáculos para la navegación o medien razones de protección, emergencia, seguridad pública o medioambiental o de orden público.
3. Dicha propuesta de prohibición podrá asimismo formularse o condicionarse respecto a los buques que, por presentar graves deficiencias de navegabilidad, pudieran constituir un peligro para la seguridad de las personas o de los bienes o del medioambiente.

Artículo 9. Arribada forzosa

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.
2. La Administración marítima podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes.
3. Reglamentariamente se regularán los criterios, casos, procedimientos y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo.

Artículo 10. Régimen general de visita y de estadía

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se regirá por lo previsto en la legislación portuaria y en lo no previsto en la misma por lo regulado en esta ley y en las demás leyes y reglamentos aplicables.
2. Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

Artículo 11. Polizones

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y, en el caso de que ello proceda conforme a la normativa en materia de extranjería e inmigración, entrega a las autoridades competentes.
2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración marítima podrá

ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

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

Artículo 12. Jurisdicción sobre buques extranjeros

1. Salvo lo previsto para los buques de Estado, la jurisdicción civil y penal de los tribunales españoles se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores marítimas.
2. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean procedentes así como la entrada y registro en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al cónsul del Estado del pabellón a la mayor brevedad posible.
3. La jurisdicción de los tribunales españoles existirá incluso después de que los buques extranjeros hayan abandonado las aguas interiores marítimas y se encuentren navegando por el mar territorial, así como cuando sean detenidos fuera de éste en el ejercicio del derecho de persecución.

Artículo 13. Buques de propulsión nuclear

Sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los buques de Estado, el régimen de navegación y de entrada y estancia en puerto de los buques de propulsión nuclear se regirá por lo dispuesto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear, y por los tratados internacionales que resulten aplicables.

Artículo 14. Buques que transporten sustancias radioactivas

1. Los buques que transporten sustancias que comporten riesgos radioactivos o nucleares podrán entrar en las aguas interiores marítimas y visitar los puertos abiertos de acuerdo con las prescripciones técnicas y operativas que se establezcan por el Gobierno.
2. En particular, antes de la entrada del buque en la zona de servicio portuaria, los órganos competentes de la Administración llevarán a cabo el control de los documentos de seguridad del buque, el control dosimétrico y los demás que procedan para la protección del medio ambiente, pudiendo efectuar controles complementarios durante la estancia del buque en puerto.
3. Si, como consecuencia del control o por cualquier otra causa, se determina que la estancia del buque puede tener efectos peligrosos, los servicios de la Administración

marítima ordenarán al buque que abandone las aguas interiores marítimas en un plazo determinado.

Artículo 15. Buques que transporten mercancías peligrosas

1. La manipulación y transporte de mercancías peligrosas se ajustará a las prescripciones contenidas en los instrumentos internacionales aplicables sobre esta materia, incluidos los códigos de la Organización Marítima Internacional de carácter obligatorio.
2. Reglamentariamente se determinarán las condiciones especiales para la entrada y estancia en puerto de los buques que transporten esas mercancías, así como para su admisión, manipulación y almacenamiento tanto a bordo como en tierra.

Artículo 16. Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos

1. La autoridad portuaria autorizará, en las condiciones de seguridad que determine la Administración marítima, el atraque, amarre o fondeo temporal de buques inactivos designando el lugar, período y demás condiciones de permanencia, siempre que no perjudique la seguridad de la navegación y de las operaciones portuarias o constituya un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
2. En todo caso, la Administración marítima fijará la dotación de seguridad y podrá exigir garantía suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del atraque, amarre o fondeo y, en su caso, los gastos necesarios para la subsistencia de las personas a bordo.

Asimismo, la Administración marítima ejercerá las funciones que corresponden a la autoridad portuaria, fuera de las aguas portuarias.

3. Si el buque llegara a constituir en cualquier momento un peligro se aplicará la normativa de puertos del Estado y marina mercante sobre remoción de buques naufragados o hundidos.

Artículo 17. Empleo de medios radioelectrónicos a bordo

La utilización por los buques de medios de radionavegación o de radiocomunicación durante su estancia en las aguas interiores y los puertos estará sujeta al cumplimiento de las normas que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 18. Despacho de buques

1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización de salida, que otorgará la Administración marítima y se denominará «despacho», sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas

que corresponda conceder a otras autoridades y de los supuestos de autodespacho por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.

2. El despacho se concederá, a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles. El despacho solo podrá negarse en virtud de causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.
3. Reglamentariamente se regulará el régimen de despacho de buques.
4. El reglamento establecerá un régimen simplificado para los buques y embarcaciones de recreo, para los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas y para todos los que realicen trayectos cortos y de elevada rotación.

CAPÍTULO III

Del régimen general de navegación marítima

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

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

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

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

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

2. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas por los ministerios competentes, sin discriminación de pabellón y respecto a determinadas categorías de buques, cuando ello sea necesario para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido.
3. Reglamentariamente podrán establecerse, asimismo, limitaciones o restricciones a las actividades subacuáticas por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático para la prevención de la realización de actividades ilícitas.

Artículo 21. Detención y fondeo

1. El derecho a navegar no incluirá el de detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, autorización expresa de la Administración marítima o cuando se trate de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.
2. Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio, a la Administración marítima más próxima.

Artículo 22. Exhibición del pabellón y submarinos

1. Los buques que naveguen por los espacios marítimos españoles deberán estar abanderados en un solo Estado y llevar marcado su nombre y puerto de matrícula. Llevarán asimismo izado su pabellón en lugar bien visible cuando naveguen por las aguas interiores marítimas o se hallen surtos en puerto o terminal nacional.
2. Los buques extranjeros, salvo los de guerra, enarbolarán, junto al suyo, el pabellón español, conforme a los usos marítimos internacionales.
3. Los buques submarinos extranjeros y otros vehículos sumergibles deberán navegar en superficie y con su pabellón desplegado cuando naveguen por las aguas interiores marítimas y por el mar territorial españoles.

Los submarinos extranjeros que naveguen sumergidos serán invitados y, en su caso, obligados a emerger. En caso de impedimento debido a avería, tendrán obligación de señalarlo por todos los medios posibles.

4. Los reglamentos podrán establecer exenciones a la obligación de que las embarcaciones exhiban las marcas, el nombre y el pabellón.

Artículo 23. Régimen especial de navegación por la zona contigua

1. En la zona contigua, el Estado ejercerá sobre los buques extranjeros el control para prevenir las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de extranjería e inmigración que puedan cometerse en el territorio nacional y en el mar territorial, así como su jurisdicción penal y administrativa, para sancionar a los autores de las infracciones de dichas normas legales.
2. La extracción no autorizada de los objetos arqueológicos e históricos que se encuentren en el lecho o subsuelo de las aguas de la zona contigua se considerará como una infracción de las leyes y reglamentos a que se refiere el apartado anterior, así como de la normativa del patrimonio cultural subacuático.

Artículo 24. Navegación de buques pesqueros

1. La navegación de los buques pesqueros nacionales se sujetará, además de a las generales de esta ley, a las prescripciones especiales establecidas en la legislación pesquera.
2. Salvo autorización expresa de la administración competente y sin perjuicio de lo previsto en el Derecho de la Unión Europea y en los tratados aplicables, queda prohibida la pesca por los buques extranjeros en las aguas interiores marítimas españolas y en el mar territorial. No se reputará paso inocente el que comporte cualquier actividad de pesca realizada por dichos buques en el mar territorial.
3. El Gobierno velará por que, al ejercer los buques extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la zona económica exclusiva, tengan debidamente en cuenta los derechos del Estado y cumplan las disposiciones de esta ley y las de la legislación pesquera, que sean conformes con el Derecho de la Unión Europea e internacional.
4. Salvo autorización de la administración pesquera, los buques extranjeros en paso por los espacios marítimos españoles no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

Artículo 25. Navegación de buques de investigación

1. La realización de actividades de investigación científica desde buques extranjeros en los espacios marítimos españoles, así como las efectuadas por entidades extranjeras a bordo de buques españoles en dichas zonas, queda sujeta a autorización de la administración competente, de acuerdo con el procedimiento previsto reglamentariamente.
2. En todo caso, la autorización se condicionará a que la investigación se realice con fines exclusivamente pacíficos e informe sobre sus resultados, contribuya al progreso de los conocimientos sobre el medio marino y no comporte peligro para la

seguridad de la navegación o del medio ambiente ni obstaculice el ejercicio de los derechos soberanos y de la jurisdicción del Estado.

3. La investigación no autorizada no podrá considerarse incluida en el derecho de paso inocente por el mar territorial.

Artículo 26. Cese de las actividades de investigación

La administración autorizante, mediante resolución motivada, podrá ordenar, en cualquier momento y sin derecho de indemnización alguna para los investigadores, la suspensión o el cese de las actividades de investigación por incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida.

Artículo 27. Reglas de rumbo y gobierno y navegación en zona de hielos

1. Todos los buques, sin excepción, deberán ajustar su navegación al cumplimiento de las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno contenidas en los reglamentos aplicables, en particular en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.
2. El capitán de todo buque al que se le haya informado de la presencia de hielos en su derrota o cerca de ella, está obligado, durante la noche, a navegar a una velocidad moderada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona peligrosa.

Artículo 28. Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación

1. La administración competente será responsable del establecimiento y mantenimiento de la señalización marítima, así como de la divulgación mediante radio-avisos náuticos periódicos de aquellas circunstancias transitorias que supongan un peligro inminente para la navegación.
2. El Ministerio de Defensa será responsable de la elaboración y publicación de las cartas náuticas y de las publicaciones complementarias (libros de derroteros), de la divulgación de toda la información relativa a los distintos sistemas de ayudas a la navegación (libros de faros y señales de niebla y libro de radioseñales), así como de mantenerlos actualizados mediante la publicación periódica de los avisos a los navegantes.

Artículo 29. Avisos de los capitanes

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

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

Artículo 30. Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo

1. En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales aplicables, el Gobierno establecerá el procedimiento, según el cual se designarán, reemplazarán o suprimirán, en los espacios marítimos españoles, los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.
2. Dichos sistemas serán de utilización obligatoria para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional que, en su caso, resulte necesaria.
3. En cualquier caso, los sistemas de tráfico marítimo solo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.

Artículo 31. Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas

1. El emplazamiento de artefactos navales y plataformas o estructuras fijas artificiales en las zonas españolas de navegación deberá quedar debidamente balizado de acuerdo con las indicaciones de Puertos del Estado.
2. En torno a dichos artefactos o plataformas se establecerán zonas de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de quinientos metros a partir de su borde exterior, si bien podrán ir más allá cuando se ajusten a las normas internacionales, que, en su caso, resulten aplicables.
3. En el supuesto de que estas instalaciones se encuentren en aguas portuarias corresponderá a la Administración portuaria el ejercicio de tales funciones.

Artículo 32. Planes de preparación y lucha contra la contaminación

La Administración marítima establecerá un plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación marina para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas.

Artículo 33. Obligación de notificar actos de contaminación

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño

más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

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

Artículo 34. Colaboración internacional

1. Sin perjuicio de lo previsto en los tratados específicos aplicables, cuando la Administración marítima española sea requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas se hayan producido actos de contaminación, colaborará con las autoridades de dicho Estado cuando resulte posible y razonable.
2. La asistencia podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro y la inspección de documentos o del buque presuntamente responsable de la contaminación, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores marítimas nacionales. Dicha asistencia se prestará también a instancias del Estado del pabellón.
3. Cuando exista un peligro real de contaminación en los espacios marítimos españoles, que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, este último será inmediatamente informado.
4. La colaboración prevista en los apartados anteriores podrá, en todo caso, subordinarse al principio de reciprocidad.

Artículo 35. Medidas especiales a adoptar en la zona contigua

1. Siempre que la Administración pública competente tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 23, tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.
2. En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.

Artículo 36. Detenciones injustificadas e indemnización

1. La Administración marítima hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en este capítulo.

2. Las detenciones o demoras innecesarias a que se refiere el apartado anterior obligarán a la Administración responsable de la medida a resarcir los daños y perjuicios que resulten probados.

CAPÍTULO IV

Del derecho de paso inocente por el mar territorial

Artículo 37. Derecho de paso inocente

1. La navegación por el mar territorial de todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetará al régimen de paso inocente.

La navegación a través del estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2. A tal efecto, el paso deberá ser rápido y sin interrupción, sin atentar contra la paz, el orden público o la seguridad de España.
3. La detención y fondeo durante el paso se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 18 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en el artículo 21 de esta ley.

Artículo 38. Cumplimiento de leyes y reglamentos

Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial vendrán obligados a respetar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como las disposiciones de esta ley y las demás leyes y reglamentos sobre navegación, extranjería e inmigración, aduanas, sanidad y demás de seguridad pública, los relativos a la protección del medio ambiente marino y del patrimonio cultural subacuático.

Artículo 39. Prohibiciones

1. Además de los supuestos previstos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y demás convenios internacionales aplicables y salvo autorización de la Administración marítima, se consideran no inocentes y quedan prohibidas a los buques extranjeros en paso por el mar territorial, la investigación científica marina, la realización de actividades submarinas, así como aquellas que puedan averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación, de la investigación, de la medición del medio o de la explotación de los recursos marinos.
2. No se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave.

Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente.

3. Queda asimismo prohibida la utilización de embarcaciones auxiliares, salvo en caso de siniestro o para operaciones de búsqueda y salvamento, la emisión de señales sonoras o luminosas, que no sean las previstas en las normas y reglamentos sobre seguridad y señalización marítima y prevención de abordajes, y cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.
4. Las anteriores prohibiciones serán asimismo de aplicación en las aguas interiores marítimas, de conformidad con lo previsto en la normativa que les resulte aplicable.

Artículo 40. Buques que comporten riesgos especiales

1. Los buques que transporten sustancias radioactivas u otras peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución previstas para ellos en los tratados aplicables.
2. Dichos buques deberán efectuar su paso por las vías, dispositivos y sistemas establecidos conforme a lo previsto en el artículo 30 y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por la Administración marítima.

Artículo 41. Gravámenes a los buques extranjeros

Los buques extranjeros solo vendrán obligados al pago de los servicios que se les hayan prestado durante su paso por el mar territorial. De acuerdo con lo previsto en la legislación portuaria, se considerará que todos los buques a su paso por el mar territorial utilizan el servicio de señalización marítima.

Artículo 42. Suspensión del paso inocente

1. Para la defensa de los intereses generales y, en particular, para velar por la seguridad de la navegación, el Gobierno podrá suspender, temporalmente y sin discriminación entre pabellones, el paso inocente en determinadas zonas del mar territorial.
2. El Gobierno velará porque la adopción de tales medidas alcance la debida publicidad internacional.

Artículo 43. Ejercicio de la jurisdicción civil

1. Los buques extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para ejercer la jurisdicción civil respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.

2. Podrán adoptarse medidas cautelares o ejecutivas respecto a dichos buques cuando estos se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por el mar territorial, así como respecto a los que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores marítimas del Estado.
3. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas respecto a los buques en paso lateral, pero solo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso.

Artículo 44. Ejercicio de la jurisdicción penal

La jurisdicción penal española en relación con los buques extranjeros que se encuentren en el mar territorial español se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial y los tratados aplicables y, en especial, en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Lo anterior no afecta a la posibilidad de que los órganos jurisdiccionales españoles competentes ordenen detenciones o realicen investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

Artículo 45. Intervención a petición del capitán o cónsul

A petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán proceder a ordenar detenciones o realizar investigaciones en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero.

Artículo 46. Notificación a un agente diplomático

1. El órgano judicial competente notificará a un representante diplomático o consular del Estado de pabellón, a ser posible con anterioridad a su realización, del comienzo de cuantas diligencias y actuaciones lleve a cabo para ejercer su jurisdicción penal.
2. Dicha notificación se hará asimismo cuando se inicie la instrucción a petición del capitán del buque y en virtud de lo dispuesto en el artículo precedente.

Artículo 47. Sobrevuelo de aeronaves extranjeras

En virtud de lo dispuesto por tratados o convenios con otros Estados o mediante permiso especial, se podrá autorizar el tránsito inocuo de las aeronaves extranjeras sobre el espacio aéreo suprayacente a las aguas interiores marítimas y el mar territorial.

CAPÍTULO V

Del derecho de persecución y de visita

Artículo 48. Ejercicio del derecho de persecución y de visita

Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y demás convenios internacionales que resulten de aplicación.

Artículo 49. Conducción a puerto nacional

De conformidad con las disposiciones de este capítulo, el buque, embarcación o artefacto detenido podrá ser conducido al puerto español más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.

CAPÍTULO VI

De los buques de Estado extranjeros

Artículo 50. Inmunidad

Con las excepciones previstas en el Derecho internacional y en la presente ley, los buques de Estado extranjeros gozarán de inmunidad, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón.

Artículo 51. Navegación por aguas interiores marítimas y entrada en puerto

1. Los buques extranjeros de guerra podrán entrar en las aguas interiores marítimas y visitar los puertos abiertos previa autorización, en cada caso, del Ministerio de Defensa, que se tramitará por vía diplomática y de acuerdo con las previsiones contenidas en los tratados concluidos por España, sin perjuicio de su sujeción a las prescripciones contenidas en esta ley y en las demás de la legislación portuaria. En el caso de otros buques de Estado, bastará con la autorización de la Administración marítima, que deberá obtenerse en cada caso y con antelación a la llegada del buque. La designación del lugar de atraque o fondeo deberá ser acordada con la autoridad portuaria correspondiente.
2. Se exceptúa de las autorizaciones previstas en el apartado anterior el caso de avería, mal tiempo u otra causa urgente y determinante de la necesidad de arribada forzosa por razones de seguridad. En estos casos el capitán o comandante del buque deberá informar, sin demora y por todos los medios posibles, al órgano más próximo de la Administración marítima o de la Armada, si se trata de un buque

de guerra, debiendo seguir sus instrucciones hasta que se tramite la correspondiente autorización por vía diplomática.

3. En los supuestos de que se trate de buques o submarinos de Estado que comporten riesgos nucleares, será además de aplicación lo previsto en los artículos 13 y 14.

Artículo 52. Actividades prohibidas en el mar territorial

No se considerará inocente el paso de buques de Estado extranjeros por el mar territorial que comporte la realización de maniobras u otros ejercicios con armas de cualquier clase, la recolección de inteligencia por medios electromagnéticos o el lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de aeronaves o de dispositivos militares.

Artículo 53. Submarinos de Estado

En el mar territorial y en las aguas interiores marítimas, los submarinos de Estado extranjeros deberán cumplir lo previsto en el artículo 22, salvo que se encuentren debidamente autorizados para participar en ejercicios o maniobras militares.

Artículo 54. Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros

1. Los buques de guerra extranjeros que se encuentren en las aguas interiores marítimas y el mar territorial españoles e infrinjan las disposiciones de esta ley serán requeridos por la Armada para que depongan su actitud y, en su caso, a que abandonen sin demora tales aguas.
2. El Estado de pabellón del buque extranjero será responsable de cualquier pérdida o daño que sea consecuencia del incumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales, especialmente de los relativos al paso por el mar territorial y a la estancia en los puertos y demás aguas interiores marítimas.

Artículo 55. Reglamentación especial

El Gobierno reglamentará la navegación, admisión y permanencia de buques de Estado extranjeros en los espacios marítimos españoles, teniendo en cuenta las previsiones contenidas en esta ley y en el Derecho internacional.

TÍTULO II

De los vehículos de la navegación

CAPÍTULO I

De los buques, embarcaciones y artefactos navales

Artículo 56. Buque

Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.

Artículo 57. Embarcación

Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización.

Artículo 58. Artefacto naval

1. Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas.
2. Se considera, asimismo, artefacto naval, el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación.

Artículo 59. Plataforma fija

1. Se entiende por plataforma fija toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, fondeada o apoyada en él.
2. Por encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código Civil.

Artículo 60. Naturaleza e identificación del buque

1. El buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias.

2. Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad.
3. Son pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura.
4. El buque conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas.
5. El buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 61. Accesorios

Son accesorios los elementos consumibles adscritos al buque de un modo temporal.

Artículo 62. Negocios jurídicos y derechos sobre el buque

1. Los negocios jurídicos relativos al buque, la propiedad y los demás derechos que recaigan sobre él comprenderán sus partes integrantes y pertenencias pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario.
2. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.

Artículo 63. Adquisición del buque

1. La adquisición del buque, embarcación y artefacto naval deberá constar en documento escrito y para que produzca efectos respecto de terceros deberá inscribirse en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles en virtud de los documentos previstos en el artículo 73.
2. También se adquirirá la propiedad del buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años.

Artículo 64. Copropiedad de los vehículos de navegación

La copropiedad ordinaria del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija se regirá por las disposiciones generales de Derecho Común, salvo que se trate de un supuesto de condominio naval de buques y embarcaciones que se regirá por lo dispuesto en el capítulo II del título III.

CAPÍTULO II

Del registro y documentación de los buques

Artículo 65. Registro y matrícula

1. Las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas de aquellos.
2. La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles. El Registro de Buques y de Empresas Navieras y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se regirán por lo establecido en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos correspondientes.

Artículo 66. Coordinación entre registros

1. Los asientos que se practiquen en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras mediante comunicaciones que deberán cursarse directamente en la forma que reglamentariamente se determine.
2. Los titulares de ambos registros solo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo, pero no de los que les consten por comunicaciones derivadas de la obligada coordinación entre ambos organismos. No obstante, si se pidiera en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del registro competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.

Sección 1ª: De la inscripción en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles

Artículo 67. Legislación aplicable

El Registro de Bienes Muebles, en su sección de Buques, se regirá por lo dispuesto en esta ley, su reglamento de desarrollo y demás disposiciones complementarias y, en todo lo no previsto por la Ley y el Reglamento Hipotecarios, que regirán con carácter supletorio en cuanto sean aplicables.

Artículo 68. Competencia

1. El Registro de Bienes Muebles, en su sección de Buques, se llevará bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, estará a cargo de un registrador de la Propiedad y Mercantil y radicará en las poblaciones que se determinen en las demarcaciones registrales.
2. La primera inscripción de los buques se practicará en el registro designado en la demarcación que corresponda al lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan.
3. El cambio de matrícula de un buque no conllevará necesariamente la inscripción del mismo en otro registro de aquel en que se halle inscrito.

Artículo 69. Bienes inscribibles

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.
2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública.

También será potestativa la inscripción de buques y embarcaciones de recreo o deportivos. Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los mismos, solo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles, en cuyo caso deberán inscribirse sin exigirse para ello más requisitos que los previstos para la constitución de la garantía de que se trate. La inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles de buques y embarcaciones de recreo embargadas o secuestradas judicial o administrativamente se practicará en mérito de la misma resolución judicial o administrativa en que se decreta el embargo o la prohibición de disponer.

Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de inscripción en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.

3. Los buques en construcción podrán inscribirse en cualquier caso, pero será obligatoria su inscripción cuando vayan a ser hipotecados de conformidad con lo previsto en esta ley. A estos efectos, se llevará en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada esta, se trasladen al libro de buques construidos en la forma en que se determine reglamentariamente.

La inscripción del buque en construcción se podrá efectuar presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por el comandante de Marina de

la provincia en que esté matriculado o en virtud de cualquiera de los documentos del artículo 73.

A este efecto, el dueño presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por el constructor, en la que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamientos probables, calidad del buque, lugar de construcción y expresión de los materiales que en él hayan de emplearse, coste de casco y plano del mismo buque.

Artículo 70. Objeto

1. La sección de Buques del Registro de Bienes Muebles se llevará por el sistema de folio real.
2. Dicho Registro tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques. También se inscribirán o anotarán la constitución, modificación y cancelación de gravámenes o limitaciones de disponer, embargos judiciales o administrativos que recaigan sobre buques o embarcaciones, arrendamientos y aquellas otras situaciones jurídicas que se determinen reglamentariamente o se prevean en convenios internacionales o disposiciones especiales.

Artículo 71. Inscripción y cierre

1. La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de certificación de la hoja de asiento expedida por el Registro de Buques y Empresas Navieras, acompañada del título de adquisición, que deberá constar en cualquiera de los documentos citados en el artículo 73, salvo que se trate de buques y embarcaciones de recreo o deportivas construidas en serie o de buques procedentes de países cuyas leyes no exijan esa forma de documentación.
2. Para que pueda inscribirse o anotarse en el Registro cualquier otro acto, negocio jurídico o resolución judicial o administrativa relativa al buque, será preciso que la persona que lo otorgue o aquella contra quien se dirija tenga previamente inscrito su derecho.
3. Salvo que del Registro resulten cargas vigentes, el folio real del buque se cancelará mediante una diligencia de cierre a continuación de la última inscripción, practicada en virtud de comunicación del Registro de Buques y Empresas Navieras que haga constar la baja del buque.
4. Reglamentariamente se regularán las especialidades registrales para las situaciones de cambio temporal de pabellón.

Artículo 72. Publicidad formal

1. La sección de Buques del Registro de Bienes Muebles es pública. Cualquier persona podrá obtener información sobre el contenido de sus asientos en la forma que se determine reglamentariamente.
2. El dominio y la existencia o libertad de cargas y gravámenes de los buques solo podrá acreditarse en perjuicio de tercero por certificación del registrador, salvo lo dispuesto en esta ley para los privilegios marítimos.
3. Simultáneamente a la devolución de los títulos que inscriba, deberá el registrador expedir, en documento separado, certificación de dominio y cargas.

Artículo 73. Principio de titulación pública

1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.
2. El notario español o cónsul de España en el extranjero que autorice una escritura pública o intervenga una póliza relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener de la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 74. Principio de legalidad

Los registradores calificarán bajo su responsabilidad la legalidad de las formas extrínsecas de los documentos de toda clase en cuya virtud se solicite la inscripción, así como la capacidad y legitimación de los que los otorguen o suscriban y la validez de su contenido, por lo que resulte de ellos y de los asientos del registro.

Artículo 75. Principio de legitimación

El contenido del Registro se presume exacto y válido. Los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los tribunales y producen todos sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial de su inexactitud o nulidad.

Artículo 76. Principio de fe pública registral

La inscripción no convalida los actos o contratos que sean nulos con arreglo a las leyes. La declaración de inexactitud o nulidad no perjudicará los derechos de terceros que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 34 de la Ley Hipotecaria.

Artículo 77. Principio de inoponibilidad

Los actos sujetos a inscripción que no estén debidamente inscritos o anotados no perjudican a terceros de buena fe.

Sección 2ª: De la documentación de los buques nacionales

Artículo 78. Documentación de los buques nacionales

1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de matrícula, la Patente de navegación, el *Rol de despacho y dotación*, el *Diario de navegación*, el *Cuaderno de máquinas* y, en su caso, el *Cuaderno de bitácora* y los certificados de seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.
2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración marítima.
3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones.

Artículo 79. Certificado de matrícula

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

Artículo 80. Patente de navegación

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

Artículo 81. Rol de despacho y dotación

1. El *Rol de despacho y dotación* acredita el viaje que está realizando el buque, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.
2. En el Rol se expresarán también la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

Artículo 82. Diario de navegación

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

Artículo 83. Cuaderno de bitácora

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

Artículo 84. Cuaderno de máquinas

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

Artículo 85. Forma de llevar los libros

1. Los Diarios de navegación y los Cuadernos de máquinas y de bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad de la Administración marítima y no deberán contener interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser sucesivos y fechados, firmados por el capitán los del *Diario de navegación*, por los pilotos los del *Cuaderno de bitácora* y por el jefe del servicio de máquinas los del *Cuaderno de máquinas*.
2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.

Artículo 86. Conservación de los libros

1. Los libros a que se refiere el artículo anterior deberán conservarse durante un año a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.
2. En los supuestos de cambios de propiedad o de pabellón, los libros serán depositados en las oficinas de la Administración marítima del último puerto de matrícula.

Artículo 87. Publicidad de los libros

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

CAPÍTULO III

De la nacionalidad de los buques

Artículo 88. Abanderamiento de buques

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español. Todos los buques matriculados en el Registro de Buques y Empresas Navieras estarán abanderados en España.

Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante.

Artículo 89. Navegación con pabellón nacional

La navegación bajo pabellón nacional se realizará una vez obtenida la Patente de navegación. Provisionalmente podrá también realizarse por medio de pasavante por el tiempo necesario para que un buque adquirido en el extranjero pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional.

Artículo 90. Efectos del abanderamiento

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

Artículo 91. Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro

1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro u otros Estados.
2. Los buques matriculados en España enarbolarán únicamente el pabellón español y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la baja en la normativa correspondiente.

Artículo 92. Pérdida de nacionalidad de procedencia

1. No se autorizará la matrícula o pasavante de un buque hasta que la autoridad del registro extranjero anterior haya acreditado la baja mediante el libramiento del correspondiente certificado.
2. Sin embargo, podrá realizarse la inscripción o concederse el pasavante, cuando la autoridad del registro de procedencia haya librado un certificado acreditativo de que el buque causará baja en ese registro en el mismo momento y con la misma fecha en que se practique la nueva alta.

Artículo 93. Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón

1. Salvo lo dispuesto en el artículo 484, no se autorizará la baja del buque en el Registro de Buques y Empresas Navieras para su registro definitivo en el extranjero a no ser que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, o que se haya hecho constar en el mismo Registro el consentimiento por escrito de todos los titulares de esas hipotecas, cargas o gravámenes.
2. Asimismo, la adquisición del pabellón español quedará subordinada al consentimiento de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el registro de procedencia.

Artículo 94. Cambio temporal de pabellón

1. Los buques nacionales arrendados por un residente fuera de España podrán ser autorizados para abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario, en tanto dure el contrato de arrendamiento.
2. Recíprocamente, los buques extranjeros tomados en arrendamiento por residentes en España, podrán ser autorizados a enarbolar el pabellón español por el tiempo de vigencia del contrato.

3. El régimen de cambio temporal de pabellón previsto en esta ley será asimismo aplicable a los contratos distintos del arrendamiento que produzcan el efecto de transmitir temporalmente la posesión del buque.

Artículo 95. Comienzo y cese del abanderamiento temporal

1. En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, el Registro de Buques y Empresas Navieras no practicará la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se cerciore de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.
2. La Administración marítima notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España.

Artículo 96. Régimen de las garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón

1. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques matriculados en España en tanto no se hayan cancelado todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos o se haya obtenido el consentimiento por escrito de los titulares de tales hipotecas, cargas o gravámenes, atendándose en todo caso a la normativa comunitaria y convencional aplicable, en particular a lo previsto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.
2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el Registro de Buques y Empresas Navieras anotará en la hoja de asiento correspondiente al buque, con comunicación a la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a enarbolar temporalmente. Asimismo, requerirá a la autoridad encargada del registro del Estado cuyo pabellón ha sido autorizado a enarbolar el buque para que haga constar en dicho registro por nota de referencia que el buque está inscrito en España.
3. La concesión temporal del pabellón español a buques extranjeros quedará condicionada a la presentación por los interesados, ante el Registro de Buques y Empresas Navieras, de certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.
4. El cambio temporal de pabellón no afectará a la determinación de la ley aplicable a las hipotecas y demás gravámenes inscritos, que seguirá siendo la del registro que tenía el buque al constituirse la hipoteca y demás cargas y gravámenes.

CAPÍTULO IV

De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación

Artículo 97. Requisitos de seguridad de los buques nacionales

Los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y embarcaciones nacionales se determinarán y controlarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen.

Artículo 98. Control de la seguridad de los buques

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de la Administración marítima, mediante los planes y programas de inspección y control que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 99. Coste de las inspecciones

Las inspecciones de buques o embarcaciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán con cargo al armador, salvo que estas resulten injustificadas.

Artículo 100. Paralización del buque

Cuando de las inspecciones o controles a que se refieren los artículos anteriores resulte que el buque o embarcación no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple la normativa de seguridad y contaminación, podrá ser suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones hasta que el armador haya subsanado los defectos.

Artículo 101. Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas

1. La Administración marítima otorgará los correspondientes certificados de seguridad y de prevención de contaminación a los buques y embarcaciones nacionales que reúnan las condiciones previstas en la legislación aplicable.
2. La Administración marítima podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente. Estas actuaciones se podrán llevar a cabo tanto sobre buques y embarcaciones como sobre compañías cuando así lo prevea la normativa internacional aplicable.

Artículo 102. Exhibición de los certificados

Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques serán exhibidos a bordo, en lugar bien visible y de fácil acceso.

Artículo 103. Efecto de los certificados

1. Los certificados expedidos presuponen el correcto estado del buque en lo referente a su objeto, salvo prueba en contrario.
2. La carencia o el vencimiento de los certificados implica para el buque la imposibilidad de navegar o de prestar los servicios a los que se halla destinado, salvo las excepciones que puedan establecerse reglamentariamente para circunstancias especiales.
3. La responsabilidad por la carencia o el vencimiento de los certificados del buque será del armador del buque y subsidiariamente de las personas designadas de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

Artículo 104. Inspección de buques extranjeros

La Administración marítima inspeccionará los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en los tratados y convenios internacionales, en las disposiciones de la Unión Europea y, en todo caso, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino o sobre el cumplimiento del Convenio sobre trabajo marítimo.

Artículo 105. Detención de buques extranjeros

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al cónsul del Estado del pabellón.

Artículo 106. Función y responsabilidad de las sociedades de clasificación

1. Por el contrato de clasificación la sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumple con lo establecido en las correspondientes reglas de clase.

2. Las sociedades de clasificación responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquellas en la inspección del buque y en la emisión del certificado.
3. La responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.

Artículo 107. Inspección y certificación de artefactos navales

Reglamentariamente se determinarán las especialidades relativas al régimen de inspección y certificación de los artefactos navales.

CAPÍTULO V

Del contrato de construcción naval

Artículo 108. Concepto y régimen

1. Por el contrato de construcción naval una parte encarga a otra la construcción de un buque, a cambio de un precio. Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes.
2. Salvo lo previsto en el apartado 4 del artículo 113, las normas de este capítulo solo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes.
3. Las normas de este capítulo serán de aplicación supletoria a los contratos de reparación o remodelación naval cuando la importancia de estas lo justifique.

Artículo 109. Forma del contrato

El contrato de construcción naval deberá constar por escrito y para su inscripción en el Registro de Bienes Muebles habrá de elevarse a escritura pública o en cualquiera de los otros documentos previstos en el artículo 73.

Artículo 110. Adquisición del dominio

1. La propiedad del buque en construcción corresponde al constructor hasta el momento de su entrega al comitente, salvo que las partes acuerden diferirla a un momento posterior.
2. Los materiales y equipo suministrados por el comitente se considerarán de su propiedad hasta el momento en que sean incorporados al buque.

Artículo 111. Obligación de construir

La construcción del buque debe realizarse conforme a las características pactadas en el contrato y, en su caso, en las especificaciones y planos, prevaleciendo en caso de discrepancia el contrato sobre las especificaciones, y estas sobre los planos.

Artículo 112. Obligación de entrega y recepción

1. El buque será entregado en el lugar y fecha pactados, una vez cumplidas las pruebas de mar y las demás condiciones, acompañándose los documentos necesarios para su despacho.
2. El retraso culpable que supere los treinta días dará lugar a la indemnización de perjuicios y si supera los ciento ochenta días, a la resolución del contrato, si la demora, en ambos casos, fuera irrazonable.
3. El comitente podrá negarse a recibir el buque en caso de incumplimiento grave de las especificaciones pactadas que no se deriven directa o indirectamente de actos u omisiones que le sean imputables, sin menoscabo de su derecho a ejercitar las acciones que le correspondan.
4. En caso de incumplimiento de la obligación de recepción, el comitente estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios pactados en el contrato o, en su defecto, los que se hayan efectivamente producido.

Artículo 113. Responsabilidad del constructor

1. El constructor deberá subsanar los defectos del buque que no fueren manifiestos o no hubieren podido apreciarse razonablemente durante la construcción o en el momento de la entrega, siempre que sean denunciados dentro del año siguiente a esta. Esta obligación no se extenderá a los vicios que sean consecuencia de la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente.
2. Cuando los vicios o defectos hagan al buque inadecuado para su uso normal, el comitente podrá optar por la resolución del contrato.
3. Lo dispuesto en este artículo no excluye la obligación del constructor de indemnizar daños y perjuicios, si procediere, salvo disposición contractual diversa.
4. La responsabilidad establecida en el apartado 1 de este artículo no será susceptible de exoneración en caso de dolo o culpa grave del constructor.

Artículo 114. Pago del precio

1. El precio se abonará en el momento de la entrega. Si se hubieran convenido pagos parciales a medida que avancen los trabajos, el comitente podrá solicitar al constructor la certificación correspondiente.
2. En caso de pérdida del buque durante la construcción, el constructor no podrá exigir el pago del precio, a menos que la destrucción provenga de la mala calidad o inadecuación de los materiales o elementos suministrados por el comitente, o bien haya concurrido morosidad en recibirlo.
3. Si se pacta la constitución por parte del comitente de una garantía a favor del constructor que cubra su obligación de pago del precio, el incumplimiento de esta permitirá al constructor rescindir el contrato o exigir su cumplimiento y, en ambos casos, reclamar la indemnización de los daños causados.

Artículo 115. Prescripción de acciones

1. Las acciones nacidas del incumplimiento del contrato de construcción por el constructor prescribirán a los tres años de la entrega del buque.
2. Las acciones nacidas de la falta de pago del precio de la construcción prescribirán a los tres años desde la fecha prevista en el contrato o, en su defecto, desde que se produjo la entrega.

Artículo 116. Embarcaciones y artefactos navales

Lo dispuesto en este capítulo será aplicable a las embarcaciones y a los artefactos navales.

CAPÍTULO VI

De la compraventa

Artículo 117. Objeto de la compraventa

1. Salvo pacto en contrario, la venta del buque comprenderá sus partes integrantes y pertenencias, se encuentren o no a bordo. También podrá comprender los accesorios.
2. A los fines anteriores, formará parte del contrato un inventario detallado que identifique todos los elementos que son objeto de venta con el buque. A falta de inventario o insuficiencia del mismo, se entenderá comprendido en la venta lo que resulte de la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

Artículo 118. Forma, adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros

1. El contrato de compraventa de buque constará por escrito.
2. El comprador adquiere la propiedad del buque mediante su entrega.
3. Para que produzca efecto frente a terceros, deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, formalizándose en escritura pública o en cualquiera de los otros documentos previstos en el artículo 73.
4. En los supuestos en que las partes pretendan elevar el contrato a escritura pública u otorgarlo en cualquiera de los otros documentos previstos en el artículo 73, con carácter previo a su protocolización, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Bienes Muebles la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 119. Riesgos y saneamiento

1. La pérdida y el deterioro que puede sufrir el buque antes de que se realice su entrega será soportado por el vendedor, salvo pacto en contrario. Una vez realizada la entrega, será de cuenta del comprador.
2. El vendedor responderá del saneamiento por evicción y vicios o defectos ocultos, siempre que estos se descubran en el plazo de tres meses desde la entrega material del buque y el comprador los notifique de modo fehaciente al vendedor en el plazo de cinco días desde su descubrimiento.

Artículo 120. Caducidad

La acción de saneamiento por vicios o defectos ocultos caduca en el plazo de seis meses desde la notificación.

Artículo 121. Aplicación a otros supuestos

En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las anteriores disposiciones serán también aplicables a las embarcaciones y artefactos navales, así como a cualesquiera otros negocios jurídicos traslativos del dominio del buque.

CAPÍTULO VII

De los derechos de garantía sobre el buque

Sección 1ª: De los privilegios marítimos

Artículo 122. Régimen jurídico de los privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos se regirán por lo dispuesto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.
2. Los privilegios marítimos gravan el buque sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos, cualquiera que sea la fecha de su inscripción, sin que ningún otro crédito pueda anteponerse a tales privilegios, a excepción de los mencionados en el artículo 486 y de los gastos que hayan de abonarse a la Administración marítima por la remoción de buques naufragados o hundidos.
3. Este régimen será de aplicación a buques, embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 123. Privilegios sobre la flota

1. Cuando no fuere posible determinar el buque a bordo del cual ha nacido el privilegio relativo a los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la dotación del buque derivados de su contrato de embarque, del artículo 4.1.a del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, por haberse generado los créditos en distintos buques explotados por la misma empresa o grupo empresarial, el privilegio alcanzará a todos ellos.
2. El privilegio marítimo a que se refiere este artículo se extinguirá con el crédito garantizado y además por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de este plazo, se haya iniciado un procedimiento de ejecución para la venta judicial de alguno de los buques a bordo de los cuales ha nacido el crédito privilegiado o se haya embargado preventivamente.
3. El plazo de un año fijado en el apartado anterior empezará a correr desde el momento en que se extingue el contrato de embarque del acreedor con la empresa o grupo empresarial.

Artículo 124. Otros privilegios

1. Además de los privilegios enumerados en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, pueden recaer también sobre el buque

cualesquiera otros privilegios reconocidos por el Derecho común o leyes especiales, pero tales privilegios, sea cual fuere el rango de prelación que le otorguen las leyes que los reconozcan, serán graduados tras las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos.

2. Asimismo, en los términos previstos en la normativa de la Unión Europea o en los tratados aplicables y, en su defecto, con sujeción al principio de reciprocidad, podrán ser reconocidos otros privilegios distintos de los previstos en el artículo 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, que graven buques extranjeros con arreglo a la ley del pabellón. La graduación de dichos créditos respetará, en todo caso, el orden de prelación establecido en el apartado anterior.

Artículo 125. Exclusión de los créditos de sustitución

Los privilegios marítimos no se extienden ni a la indemnización del seguro por pérdida o daños ocasionados al buque, ni a otros créditos de sustitución como los derivados de abordaje, contribución a la avería gruesa o de cualquiera otra causa.

Sección 2ª: De la hipoteca naval

Artículo 126. Objeto de hipoteca

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción, pueden ser objeto de hipoteca naval con arreglo a las disposiciones de esta ley y al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.
2. En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las disposiciones de esta sección serán también aplicables a las embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 127. Efectos de la hipoteca

La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente el buque sobre el que se impone, cualquiera que sea su poseedor, al cumplimiento de las obligaciones para cuya seguridad fue constituida.

Artículo 128. Constitución de la hipoteca

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida podrá ser otorgada en escritura pública, en póliza intervenida por notario o en documento privado y deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 129. Modo de constitución

1. La hipoteca naval podrá constituirse a favor de una o varias personas determinadas, o a favor de quien resulte titular del crédito en las constituidas en garantía de títulos emitidos en forma nominativa, a la orden o al portador.
2. La hipoteca naval podrá constituirse también en garantía de cuentas corrientes de crédito o de letras de cambio u otros instrumentos, conforme a lo establecido en la legislación hipotecaria.

Artículo 130. Personas autorizadas para la constitución

1. Sólo podrán constituir hipoteca los propietarios que tengan la libre disposición de sus bienes o, en caso de no tenerla, por quienes se hallen autorizados para ello con arreglo a la ley.
2. Los que con arreglo al apartado anterior tienen la facultad de constituir hipoteca podrán hacerlo por sí o por medio de apoderado con poder especial.
3. La hipoteca sobre buques en construcción podrá también constituirla el comitente si se le hubiere concedido especialmente esta facultad.

Artículo 131. Hipoteca sobre buque en construcción

Para que pueda inscribirse la hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco y que la propiedad del buque figure inscrita en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 132. Contenido del documento de constitución

1. En todo contrato en que se constituya hipoteca naval se hará constar:
 - a) Acreedor, deudor y, en su caso, hipotecante no deudor, especificando todas las circunstancias personales que exige la legislación hipotecaria.
 - b) El importe del crédito garantizado con hipoteca y de las sumas a que, en su caso, se haga extensivo el gravamen por costas y gastos de ejecución y por los intereses remuneratorios y de demora y otros gastos.
 - c) Fecha de vencimiento del capital y del pago de los intereses.
 - d) Descripción del buque y todos los datos de identificación previstos en el apartado 5 del artículo 60 que constaren, con indicación, en su caso, de que el buque está en construcción.

- e) El valor o aprecio que se hace del buque y que, en su caso, pueda servir como tipo para la subasta; y los domicilios que el deudor y, eventualmente, el hipotecante no deudor designen para requerimientos y notificaciones.
 - f) Cantidades de que responde cada buque, en el caso de que se hipotequen dos o más en garantía de un solo crédito.
 - g) Las circunstancias que reglamentariamente se determinen en caso de hipoteca en garantía de títulos cualquiera que sea su denominación.
 - h) Las demás estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, vencimiento anticipado y extensión y cualesquiera otras que tengan por conveniente.
2. Salvo pacto en contrario, la hipoteca constituida a favor de un crédito que devengue interés no asegurará en perjuicio de tercero, además del capital, sino los intereses de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la anualidad corriente.

Podrá pactarse que la hipoteca asegure intereses remuneratorios hasta de cinco años e intereses de demora hasta igual plazo.

Artículo 133. Contenido de la inscripción

En la inscripción de la hipoteca se harán constar las circunstancias expresadas en el artículo anterior que tengan trascendencia real, así como las demás exigidas por la legislación hipotecaria.

Artículo 134. Extensión de la hipoteca

1. Salvo lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 62, la hipoteca comprenderá tanto las partes integrantes del buque como sus pertenencias, pero no sus accesorios.
2. La hipoteca también se extiende, salvo pacto expreso en contrario, a las indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque y no reparados por abordaje u otros accidentes, así como a la contribución a la avería gruesa y a la del seguro, tanto por averías no reparadas sufridas por el buque, como por pérdida total del mismo.
3. Podrá pactarse la extensión a licencias vinculadas al buque en la medida y condiciones que lo permitan las disposiciones que regulen su concesión.
4. La hipoteca naval subsistirá íntegra mientras no se cancele respecto de cada buque sobre la totalidad de este, aunque se reduzca la obligación garantizada, y sobre cualquier parte del mismo que se conserve, aun cuando la restante haya desaparecido.

Artículo 135. Notificación de la hipoteca

El acreedor hipotecario podrá en cualquier momento notificar fehacientemente la existencia de la hipoteca al asegurador del buque. Recibida la notificación, el asegurador no podrá pagar cantidad alguna al asegurado como indemnización por la pérdida del buque o averías no reparadas sino con el consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

Artículo 136. Aseguramiento del buque

Si la indemnización del seguro, en caso de siniestro, se hubiere excluido expresamente de la hipoteca, el deudor quedará en libertad de asegurar la propiedad del buque con arreglo a las disposiciones de esta ley, y el acreedor su crédito hipotecario, pero sin que el seguro en su totalidad, y por ambos conceptos, pueda exceder nunca del valor del buque asegurado, salvo que se refieran a riesgos distintos.

Si excediese, y por esta causa fuere necesario proceder a reducir el seguro, la reducción se hará primeramente en el del propietario y después en el del acreedor hipotecario.

Artículo 137. Derecho de preferencia

1. La hipoteca naval goza de preferencia desde el momento de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles. Se considerará como fecha de la inscripción para todos los efectos que esta deba producir, la del asiento de presentación, que deberá constar en la inscripción misma.
2. Para determinar la preferencia entre dos o más inscripciones de una misma fecha relativas a un mismo buque, se atenderá a la hora de presentación en el Registro de los títulos respectivos.

Artículo 138. Créditos refaccionarios

1. Para que los créditos refaccionarios puedan hacerse valer frente a terceros, es necesario que figuren inscritos o anotados en el Registro de Bienes Muebles.
2. La anotación se registrará en cuanto a títulos, circunstancias y concurrencia con cargas o derechos reales inscritos por lo dispuesto para estos créditos en la legislación hipotecaria, en cuanto sea aplicable a los buques.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la anotación surtirá todos los efectos de la hipoteca sin necesidad de convertirse en inscripción y tendrá la duración de cuatro años y las prórrogas establecidas con carácter general para las anotaciones preventivas.

Artículo 139. Derecho de retención

1. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo anterior, los titulares de los créditos derivados de la construcción, reparación o reconstrucción de un buque gozarán del derecho de retención que para esta clase de créditos reconoce el Derecho común.
2. Este derecho de retención se extinguirá cuando el constructor o reparador pierda la posesión del buque por causa distinta a la de su embargo preventivo o ejecutivo.
3. Si en el momento de la venta forzosa el buque se hallare en posesión del constructor o reparador, este entregará al comprador la posesión del buque, pero podrá obtener el pago de su crédito con el producto de la venta una vez satisfechos los de los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, y antes de los créditos hipotecarios y demás gravámenes inscritos o anotados.
4. Lo dispuesto en el presente artículo solo será aplicable respecto al constructor cuando en virtud de pacto la propiedad del buque pertenezca al comitente.

Artículo 140. Ejercicio del derecho de hipoteca

El acreedor con hipoteca naval podrá ejercitar su derecho contra el buque o buques afectos a su satisfacción en los casos siguientes:

- a) Al vencimiento del plazo para la devolución del capital o para el pago de los intereses, en la forma que se hubiere pactado.
- b) Cuando el deudor fuese declarado en concurso.
- c) Cuando el buque hipotecado sufriese deterioro que le inutilice definitivamente para navegar.
- d) Cuando existieren dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación y ocurriese la pérdida o deterioro que inutilice definitivamente para navegar a cualquiera de ellos, salvo pacto en contrario.
- e) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias de la obligación garantizada, y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital o los intereses.

Artículo 141. Ejecución de la hipoteca naval

La acción para exigir el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el capítulo V del título IV del libro tercero de la Ley de Enjuiciamiento Civil, salvo las especialidades establecidas en la presente ley.

Artículo 142. Prescripción

1. La acción hipotecaria naval prescribe a los tres años, contados desde que pueda ejercitarse, conforme a las prescripciones de la presente ley.
2. El titular registral del buque podrá solicitar la cancelación por caducidad de la inscripción de hipoteca, transcurridos seis años desde el vencimiento, si no consta que ha sido novada, interrumpida la prescripción o ejercitada la acción hipotecaria.

Artículo 143. Reconocimiento de hipotecas sobre buques extranjeros

El reconocimiento y ejecución por los tribunales españoles de las hipotecas y gravámenes reales constituidos sobre buques extranjeros quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

- a) Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque.
- b) Que dicho registro, de conformidad con las leyes del Estado de matrícula del buque, pueda ser libremente consultado por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador extractos y copias de sus asientos o de los documentos que en él figuren.
- c) Que en el registro o en algunos de los documentos indicados en el apartado b) se especifique como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del Estado de matrícula estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o el gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del Estado de matrícula, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

Artículo 144. Derecho supletorio

En todo lo no previsto en el presente capítulo será de aplicación lo dispuesto en la Ley Hipotecaria.

TÍTULO III

De los sujetos de la navegación

CAPÍTULO I

Del armador

Artículo 145. Concepto de armador y de naviero

1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.
2. Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.
3. En el caso de condominio naval, recaerá la condición de armador en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador.

Artículo 146. Inscripción en el Registro Mercantil

El armador que dedique el buque a la navegación con fines empresariales deberá inscribirse en el Registro Mercantil.

Artículo 147. Inscripción en el Registro de Bienes Muebles

1. El armador no propietario podrá inscribir dicha condición en el Registro de Bienes Muebles.
2. En el documento correspondiente y en la inscripción deberá figurar:
 - a) El nombre o designación social del armador.
 - b) El título jurídico que legitima la posesión del buque.
 - c) La duración de dicha situación jurídica.
 - d) Cualquier otro requisito que se determine reglamentariamente.
3. El propietario del buque estará facultado para solicitar la inscripción del armador no propietario.

Artículo 148. Presunción de armador

1. A falta de inscripción en otro sentido y salvo prueba en contrario que nunca perjudicará a tercero de buena fe, se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles.
2. En el caso de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo, a falta de inscripción en otro sentido, tendrá la consideración de armador la persona que aparezca como dueño en el Registro de Bienes Muebles o, en su defecto, en el Registro de Buques y Empresas Navieras, sin que valga prueba en contrario.
3. Si el buque no figurara inscrito o si la embarcación no estuviera ni inscrita ni matriculada se entenderá que el armador es su propietario.

Artículo 149. Responsabilidad del armador

El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII.

CAPÍTULO II

Del condominio naval

Artículo 150. Condominio naval

Se entenderá por condominio naval la copropiedad de un buque o embarcación cuando tenga como finalidad su explotación mercantil, y se regirá por las disposiciones de este capítulo.

Artículo 151. Facultades de la mayoría

Para la realización de cualquier acto o negocio jurídico de administración, disposición o gravamen del buque en condominio naval, será suficiente el acuerdo de los condueños que representen la mayoría de las cuotas de la copropiedad. Un solo condueño puede ostentar dicha mayoría.

Artículo 152. Derechos de la minoría

1. Todo condómino que no haya participado o se haya opuesto a la decisión de vender el buque tiene derecho a exigir que la venta se realice en pública subasta.
2. Cuando la falta de participación u oposición se refiera a la decisión de realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, designación

de administrador u obras de reparación del buque, el condómino tendrá derecho a separarse del condominio, transmitiendo su cuota a los restantes condóminos que acepten su adquisición, por el valor fijado de común acuerdo, a falta de este por tasación de perito designado por ambas partes, y en defecto de todo ello, por el juez. Si ninguno aceptara, podrá solicitar su venta en pública subasta.

Artículo 153. Del administrador del condominio naval

1. En caso de designación de uno o varios administradores, estos tendrán la consideración legal de factor mercantil y ostentarán las consiguientes facultades de administración y representación, en forma mancomunada o solidaria, según se haya expresado en su nombramiento.
2. La designación del administrador podrá hacerse constar en el Registro de Bienes Muebles.
3. Será ineficaz frente a tercero cualquier limitación o restricción a las facultades citadas en el apartado primero.

Artículo 154. Derechos sobre la cuota indivisa

Todo copropietario puede realizar sobre su cuota cualquier acto de disposición o gravamen, con excepción de la hipoteca naval, que solo podrá recaer sobre la totalidad del buque y requerirá acuerdo de la mayoría de los condóminos.

Artículo 155. Derecho de adquisición preferente

1. En caso de venta de una cuota indivisa a un extraño a la comunidad, los demás copropietarios tendrán derecho de tanteo y retracto y si son más de uno quienes deciden ejercitar tales derechos, la adquirirán en proporción a su respectiva cuota indivisa.
2. El derecho de tanteo podrá ejercitarse en el plazo de nueve días naturales desde el siguiente a aquel en que se notifique de modo fehaciente el propósito de vender, la identidad del comprador, el precio, la forma de pago y las condiciones esenciales de la venta.
3. El derecho de retracto procederá cuando la venta se haya realizado sin la notificación anterior o en condiciones diferentes de las notificadas; y podrá ejercitarse en el mismo plazo contado desde el día en que se tenga conocimiento de la venta ya realizada y, en todo caso, desde su inscripción en el Registro de Bienes Muebles.
4. Para poder ejercitar el derecho de tanteo y el de retracto, deberá el adquirente o adquirentes consignar el precio de la venta, ante notario o en un establecimiento destinado a este fin.

CAPÍTULO III

De la dotación

Artículo 156. Concepto de dotación

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

Artículo 157. Ámbito de aplicación

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

Artículo 158. Inscripción y documentación

1. Ningún español puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si no ha obtenido el documento de identidad del marino (DIM) o la Libreta marítima¹, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

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

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

Artículo 159. Embarque y desembarque

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración marítima, efectuándose por el capitán del buque en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las

1. La referencia a la Libreta marítima debe entenderse hecha a la Libreta de navegación marítima, regulada en la disposición adicional séptima del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el *Rol de despacho y dotación* y en las libretas marítimas.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.

Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo

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

Artículo 161. Dotaciones mínimas de seguridad

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

Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones

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

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

Artículo 163. Profesionales del sector pesquero

Lo establecido en el presente capítulo se entiende sin perjuicio de las normas sobre idoneidad, titulación, acreditación de la capacidad profesional y Registro de Profesionales del Sector Pesquero, establecidas en la normativa de la Unión Europea y en la legislación de pesca marítima del Estado.

Artículo 164. Contratación de dotaciones

1. Ninguna operación de contratación de dotaciones en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona física o jurídica.
2. Los agentes o representantes de armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes para prestar servicios en buques extranjeros serán responsables solidarios con tal armador del cumplimiento del contrato celebrado. Además, estarán obligados a concertar un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el régimen de la Seguridad Social española para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan con este requisito.

Sección 1ª: De la titulación, certificación e inspección

Artículo 165. Titulación y certificación obligatoria

1. El mando y jefatura de los buques, así como el desempeño en ellos del cargo de oficial solo podrá ser encomendado a quienes cuenten con el debido título profesional que acredite la concurrencia de los requisitos necesarios en cuanto a edad, aptitud física, formación y competencia, que correspondan a cada departamento y categoría de conformidad con lo previsto en los tratados y reglamentos aplicables.
2. Además de otros supuestos que se prevean reglamentariamente, deberán contar con un certificado de capacitación especial todos aquellos miembros de la dotación que vayan a desempeñar funciones relativas al manejo de la carga en buques tanque dedicados al transporte de petróleo o de otras sustancias especialmente peligrosas o contaminantes, o cualesquiera otras relacionadas con la seguridad de la navegación.

Artículo 166. Expedición y registro de títulos y certificados

1. Corresponde a la Administración marítima la emisión, renovación, refrendo, reconocimiento y control de los títulos y certificados profesionales, en los términos

que se establezcan reglamentariamente y de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

2. La Administración marítima mantendrá un registro de todos los títulos y certificados emitidos, refrendados o reconocidos. El acceso y el régimen de dicha publicidad se determinarán reglamentariamente, conforme a lo establecido en los tratados.

Artículo 167. Obligaciones de los armadores

1. Los armadores deberán contratar a los miembros de la dotación entre personas que cuenten con la titulación o certificación exigible y estén familiarizadas con las funciones específicas a desarrollar a bordo, así como con las instalaciones, equipos, procedimientos y características del buque al que sean asignados.
2. También deberán los armadores asegurarse del cumplimiento de los requisitos sobre dotaciones mínimas de seguridad y de que el personal enrolado puede coordinar sus actividades de manera eficaz en situaciones de emergencia.
3. Los armadores se cerciorarán de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los miembros de la dotación de sus buques, así como que se encuentran también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio marino.
4. La Administración marítima adoptará las medidas necesarias para exigir a los armadores el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo, en la forma prevista reglamentariamente.

Artículo 168. Control e inspección de buques nacionales

1. Los inspectores de la Administración marítima verificarán que los miembros de la dotación poseen efectivamente los títulos o certificados que sean exigibles para prestar sus servicios a bordo, así como que se encuentran en las debidas condiciones para la segura realización de las guardias y otros cometidos relativos a la seguridad marítima y a la lucha contra la contaminación del medio marino.
2. La Administración marítima dispondrá lo conveniente para desenrolar de oficio a quienes no cumplan lo previsto en el apartado anterior, sin que esta circunstancia dé lugar a la extinción de los contratos de trabajo, y, de tratarse de un puesto a bordo de los consignados en el Certificado de dotación mínima de seguridad, prohibirá la salida del buque hasta que sea sustituido por otra persona que cumpla los requisitos exigibles.

Artículo 169. Control de buques extranjeros en los puertos nacionales

Los inspectores de la Administración marítima podrán actuar sobre buques extranjeros en su condición de autoridades del Estado del puerto, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 170. Detención de buques extranjeros

1. Siempre que se encuentren anomalías en los títulos y certificados de la dotación que, a juicio de un inspector, puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la capitanía marítima de la que dependa informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o Administración marítima del país del pabellón, con el fin de que puedan adoptarse las prevenciones a que hubiera lugar.
2. De conformidad con lo previsto en la normativa aplicable, la Administración marítima deberá adoptar las medidas necesarias para impedir que el buque se haga a la mar hasta que hayan sido subsanados los defectos de titulación o de competencia en medida suficiente para eliminar los peligros a que se refiere el apartado anterior.

Sección 2ª: Del capitán

Artículo 171. Concepto, designación y caracteres

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

Artículo 172. Nombramiento y cese

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

Artículo 173. Requisitos y sustitución en el cargo

1. Los capitanes habrán de poseer el título profesional que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos.
2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque

será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.

Artículo 174. Deber de obediencia a los buques de Estado

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

Artículo 175. Ausencia de autoridades competentes en el extranjero

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

Artículo 176. Condición de autoridad pública

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

Artículo 177. Obligación de consignar los hechos producidos

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

marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

Artículo 178. Actas de registro civil

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas.
2. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán extendidas por el capitán en el *Diario de navegación* ajustando su contenido a lo dispuesto en la Ley de Registro Civil.
3. En caso de desaparición de personas durante la navegación, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el *Diario de navegación* las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

Artículo 179. Testamentos y fallecimiento durante la navegación

1. El capitán autorizará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código Civil, dejando constancia de ello en el *Diario de navegación*. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.
2. Cuando fallezca a bordo una persona y a falta de médico enrolado, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá hacerlo antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos, que serán preferentemente pasajeros.

Artículo 180. Destino de los cadáveres

1. Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Administración marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.
2. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver.

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

Artículo 181. Entrega de bienes y de documentación

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración marítima o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el *Diario de navegación*.
2. Los asientos que, sobre estas materias, haga el capitán en el *Diario de navegación* en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

Artículo 182. Obligaciones técnicas del capitán

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.
2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.
3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

Artículo 183. Peligro, abandono del buque y salvamento

1. En caso de mal tiempo o de riesgo de naufragio, el capitán adoptará cuantas medidas crea necesarias para procurar la seguridad del buque y la salvación de las personas y de los bienes, buscando resguardo, efectuando arribada forzosa o recurriendo sin demora a la solicitud de salvamento, pudiendo contratarlo si fuere necesario.
2. El capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar a las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo.

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

Artículo 184. Primacía del criterio profesional

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.
2. Los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

Artículo 185. Poder de representación del armador

1. El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de este cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.
2. El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.
3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por este.
4. El capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

Artículo 186. Obligación de comunicar accidentes

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la capitanía marítima o autoridad consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.
2. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a

los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del *Diario de navegación*.

Artículo 187. Protesta de mar

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el *Diario de navegación*, añadiendo los comentarios que estime oportunos.
2. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 87.

TÍTULO IV

De los contratos de utilización del buque

CAPÍTULO I

Del contrato de arrendamiento de buque

Artículo 188. Concepto

Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que este lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características.

Artículo 189. Forma del contrato

El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito.

Artículo 190. Oponibilidad frente a terceros

Para que pueda ser opuesto a terceros de buena fe, el contrato de arrendamiento del buque deberá figurar inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 191. Entrega del buque

1. El arrendador está obligado a entregar el buque arrendado y sus pertrechos en las condiciones especificadas en el contrato y, en lo no previsto, en las adecuadas para el uso pactado.
2. La entrega habrá de realizarse en el lugar y tiempo fijados en el contrato.

Artículo 192. Estado de navegabilidad a la entrega

1. Salvo pacto en contrario, el arrendador entregará el buque en estado de navegabilidad y tendrá a su cargo las reparaciones que se deriven de vicio propio del buque.
2. El arrendador responderá frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad, a menos que pruebe que el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable.
3. Este precepto tendrá carácter imperativo en los contratos de arrendamiento de buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.

Artículo 193. Limitaciones de uso del buque y pago del precio

1. El arrendatario está obligado a utilizar el buque arrendado conforme a lo pactado en el contrato y, en lo no previsto, de acuerdo con las características técnicas del buque.
2. Igualmente está obligado a pagar el precio pactado en el tiempo y lugar convenidos.

Artículo 194. Obligación de mantener el buque en estado de navegabilidad

1. El arrendatario está obligado, durante el tiempo de duración del contrato, a mantener el buque en estado de navegabilidad. Asimismo, está obligado a informar al arrendador de los daños sufridos por el buque que afecten o puedan afectar a su clasificación. El arrendador podrá inspeccionar el buque en cualquier momento para comprobar su estado, sin perjudicar su normal explotación y siendo a su costa los gastos ocasionados.
2. En los contratos de arrendamiento de los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, son a cargo del arrendador las reparaciones necesarias para mantener la embarcación en estado de navegabilidad, salvo las debidas a culpa del arrendatario. Será nulo cualquier pacto que exonere al arrendador, total o parcialmente, de esta obligación.

Artículo 195. Obligación de restituir el buque a la terminación del contrato

1. El arrendatario está obligado a restituir el buque en el momento pactado en el contrato. Si no lo restituyera en el plazo previsto indemnizará al arrendador los daños y perjuicios que este experimente por el retraso. No obstante y salvo pacto en contrario, el contrato se entenderá prorrogado por el período de exceso que resulte de la duración del último viaje en curso ordenado razonablemente por el arrendatario.
2. El arrendatario deberá restituir el buque en el lugar convenido y, a falta de pacto, en el mismo en que se entregó el buque.

3. El buque deberá ser restituido en el estado en que se encontraba cuando fue entregado al arrendatario, salvo el desgaste normal derivado del uso pactado.

Artículo 196. Efectos de la enajenación del buque sobre el arrendamiento

En caso de enajenación del buque, el adquirente quedará subrogado en el contrato de arrendamiento existente, siempre que estuviese inscrito en el Registro de Bienes Muebles o conociese efectivamente su existencia al tiempo de la compraventa. En otro caso, quedará extinguido el contrato, con independencia del derecho del arrendatario a ser indemnizado por el arrendador. En todo caso, el adquirente deberá respetar el viaje en curso de ejecución en el momento de la transmisión.

Artículo 197. Obligación del arrendatario de mantener indemne al arrendador

El arrendatario está obligado a mantener indemne al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado.

Artículo 198. Interrupciones en el uso del buque arrendado

1. Sin perjuicio de la responsabilidad establecida en el apartado 2 del artículo 192, si el buque no pudiera utilizarse durante un plazo superior a cuarenta y ocho horas por causas derivadas de su vicio propio, cesará la obligación de pagar el precio por todo el período de inactividad.
2. En los contratos de arrendamiento de los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, esta imposibilidad de utilización dará derecho al arrendatario a optar por la rebaja del precio o por la resolución del contrato, sin posibilidad de pacto en contrario y al margen de las indemnizaciones por daños y perjuicios que puedan corresponderle.
3. Cuando la interrupción en el uso del buque o embarcación arrendado se produzca a causa de reclamaciones contra el arrendador, el arrendatario tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que sean consecuencia de la retención.

Artículo 199. Subarriendo del buque y cesión del arriendo

1. El arrendatario no podrá subarrendar el buque ni ceder el contrato a un tercero sin el consentimiento del arrendador.
2. Al contrato de subarriendo y a la cesión del contrato se les aplicará lo dispuesto en los artículos 189 y 190.

Artículo 200. Obligaciones del arrendatario que subarrienda

1. El arrendatario que subarrienda el buque continúa obligado a pagar el precio del arriendo al arrendador.
2. Si el arrendador no obtuviera el pago del arrendatario, podrá dirigirse contra el subarrendatario para exigirle el precio del subarriendo que todavía no haya pagado al arrendatario.

Artículo 201. Efectos del contrato de cesión de arriendo

La cesión consentida del contrato de arrendamiento produce la separación del arrendatario del contrato y la subrogación del cesionario en la posición jurídica que ocupaba aquel.

Artículo 202. Prescripción de acciones

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de terminación del contrato o de la devolución del buque, si fuera posterior. El plazo no empezará a contar para las acciones derivadas de lo dispuesto en el artículo 197 sino desde que el arrendador se viera obligado a soportar la carga o derecho de que se trate.

CAPÍTULO II

Del contrato de fletamento

Sección 1ª: Disposiciones generales

Artículo 203. Concepto

Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

Artículo 204. Fletamento por tiempo y por viaje

1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados.
2. El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación. En el

fletamento por viaje dichos gastos serán por cuenta del porteador, a no ser que se pacte de otra forma.

3. En los casos anteriores, las partes podrán compelerse mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento.

Artículo 205. Fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque

El fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar.

Artículo 206. Subfletamento

El fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, sin perjuicio de seguir siendo responsable de su cumplimiento ante el porteador.

Artículo 207. Contratación del transporte por el fletador

El fletador por tiempo o viaje podrá también celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros. En este caso, el porteador y el fletador serán responsables solidariamente frente a los terceros de los daños y averías de las mercancías transportadas, conforme a lo establecido en la sección 9ª de este capítulo, sin perjuicio del derecho de regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento.

Artículo 208. Contratos de volumen

El contrato podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento por viaje a cada uno de los pactados, salvo pacto diverso entre las partes.

Artículo 209. Transporte multimodal

Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este capítulo se aplicarán solo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda siempre que esta tenga carácter imperativo.

Artículo 210. Contratos de utilización del buque para fines distintos del transporte de mercancías

En los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancías, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta a disposición y empleo del buque, así como al flete y su extinción anticipada, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado.

Sección 2ª: De las obligaciones del porteador

Artículo 211. Puesta a disposición del buque

El porteador pondrá el buque a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos. Si el contrato se refiere a un buque determinado, este no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice.

Artículo 212. Navegabilidad del buque

1. El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.
2. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad.
3. El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato.

Artículo 213. Características del buque

Además de lo dispuesto en el artículo anterior en cuanto al estado de navegabilidad, el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliese alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato.

Artículo 214. Falta de puesta a disposición

El fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador.

Artículo 215. Puerto pactado

El buque deberá ser puesto a disposición del fletador o cargador en el puerto convenido en el contrato, presumiéndose, salvo prueba en contrario, que ambas partes conocían las características de este al contratar. Si el puerto convenido fuera de acceso imposible o inseguro para el buque, cualquiera de las partes podrá resolver el contrato, salvo que la imposibilidad o inseguridad sean solo temporales, en cuyo caso estarán obligadas a esperar un tiempo razonable a la subsanación del obstáculo.

Artículo 216. Derecho de designación del puerto

1. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de puesta a disposición, deberá elegir en plazo oportuno un puerto seguro y accesible para el buque. Si el puerto no reuniese estas condiciones, el porteador podrá exigir la designación de otro dentro del mismo área para el cumplimiento del contrato y, si el fletador no lo hiciera, podrá resolver el contrato, sin perjuicio de reclamar indemnización por los perjuicios. El mismo derecho corresponderá al porteador si el fletador no designa tempestivamente el puerto elegido.
2. Si el buque sufriera averías como consecuencia de la entrada y estancia en un puerto inseguro designado por el fletador, este será responsable de ellas, salvo que pruebe que el capitán no actuó con la diligencia náutica exigible a un capitán competente. En el fletamento por tiempo, esta disposición será aplicable con relación a todos los puertos que el fletador vaya designando durante la vigencia del contrato.

Artículo 217. Muelle o lugar de carga

1. Salvo pacto en contrario, el fletador podrá designar el muelle o lugar de carga al que debe dirigirse el buque dentro del puerto de puesta a disposición, siempre que sea seguro y accesible para el buque antes, durante y después de cargar. Si tal designación no se hubiere hecho en un plazo razonable, el porteador podrá mantener el buque fondeado en espera de órdenes o dirigirlo a un muelle o lugar de carga usual para las mercancías de que se trate, siendo a cargo del fletador el tiempo transcurrido.
2. En el fletamento para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, la facultad de elección del punto de carga corresponde al porteador, quien deberá informar de su elección al cargador con suficiente antelación.
3. En el caso de averías sufridas por el buque como consecuencia de la inseguridad del muelle o lugar de carga designado por el fletador será aplicable lo dispuesto en el apartado 2 del artículo anterior.

Artículo 218. Operaciones de carga y estiba

1. Salvo pacto en contrario, el fletador o cargador colocará las mercancías al costado del buque y realizará la carga y estiba de las mismas a su costa y riesgo, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de las mercancías y el viaje a realizar.
2. No serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba.
3. Aun cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas a costa y riesgo del fletador o cargador, el porteador será responsable de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje.

Artículo 219. Carga sobre cubierta

El porteador podrá embarcar mercancía sobre cubierta siempre que el fletador lo acepte expresamente, o sea conforme con los usos o reglamentaciones en vigor.

Artículo 220. Realización del viaje

El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por la más apropiada según las circunstancias. Igualmente deberá custodiar las mercancías transportadas durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias, y entregarlas al destinatario en el punto de destino final.

Artículo 221. Retraso en el inicio del viaje

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por el retraso injustificado en emprender el viaje.

Artículo 222. Desviación

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque.

Artículo 223. Deber de custodia

El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9ª de este capítulo.

Artículo 224. Arribada por inhabilitación del buque

1. Si por avería del buque u otra causa que lo inhabilite para navegar el viaje quedase interrumpido en un puerto distinto del de destino, el porteador deberá custodiar las mercancías mientras se subsanan las causas que provocaron la arribada. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente al cargamento, el porteador deberá proveer a su costa al transporte hasta el destino pactado. Si el porteador no lo hiciera, las mercancías no devengarán flete alguno.
2. Lo establecido en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de lo que proceda en avería gruesa y de la responsabilidad que pueda incumbir al porteador por el retraso o pérdida de las mercancías conforme a la sección 7ª de este capítulo, si la causa de la innavegabilidad del buque le fuera imputable.
3. Lo dispuesto en el apartado 1 no se aplicará en el fletamento por tiempo.

Artículo 225. Seguridad del puerto

1. Si el puerto de destino designado en el contrato no fuera accesible en condiciones de seguridad para el buque, el porteador podrá dirigirlo al puerto conveniente más próximo y exigir que se acepte allí la entrega de las mercancías. No podrá hacer uso de esta facultad si el obstáculo para el acceso es solo temporal, en cuyo caso deberá esperar a su subsanación en un tiempo razonable.
2. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de destino, se aplicarán las disposiciones del artículo 216.1.
3. Si la causa de la inseguridad existiera en el momento de contratar y el puerto de destino figurara en el contrato, el porteador soportará los gastos que ocasione la descarga en un puerto distinto del pactado, salvo que las circunstancias permitan suponer que no conoció los factores de inseguridad del puerto en el momento de contratar.
4. En los casos del apartado 1, el porteador deberá comunicar sin demora al destinatario y, en todo caso, al fletador, el desvío al puerto más próximo.

Artículo 226. Determinación del muelle

Las disposiciones del artículo anterior serán aplicables a la determinación del muelle o lugar de descarga.

Artículo 227. Operaciones de desestiba y descarga

1. El fletador o receptor deberá desestibar y descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, así como retirarlas del costado del buque. Las partes podrán establecer pactos expresos diversos sobre estas operaciones.

2. No serán de aplicación las reglas del apartado anterior en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de desestiba y descarga.

Artículo 228. Obligación de entrega

El porteador deberá entregar sin demora y conforme a lo pactado las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. Si este no se presentase o rechazase la entrega, el porteador podrá, a costa del destinatario, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir a su depósito judicial.

Sección 3ª: De los deberes del fletador

Artículo 229. Presentación de las mercancías para su embarque

1. El fletador deberá poner las mercancías al costado del buque para su embarque, salvo que se haya pactado otra forma de entregar las mercancías para el transporte. Si no lo hiciere así, el porteador podrá resolver el contrato una vez transcurrido el plazo de plancha, y reclamar además la indemnización por los perjuicios sufridos.
2. En el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, el porteador podrá tener por resuelto el contrato si la mercancía no le fuera entregada en plazo que permita su embarque durante la estancia usual del buque en puerto, siempre que hubiera avisado previamente al cargador. Podrá además, en tal caso, reclamar la indemnización por los perjuicios derivados del incumplimiento del plazo.

Artículo 230. Flete sobre vacío

El fletador que no cargara la totalidad de las mercancías contratadas deberá pagar el flete de la cantidad que deje de embarcar, salvo que el porteador haya tomado otra carga para completar la capacidad del buque.

Artículo 231. Embarque clandestino

1. No podrán embarcarse mercancías de clase distinta de la contratada, salvo que sea posible hacerlo sin perjuicio ninguno para el porteador y demás cargadores. En este último caso, podrá el porteador exigir el flete que corresponda usualmente a la mercancía embarcada.
2. Si se embarcasen mercancías distintas sin notificarlo al porteador, será el fletador responsable de todos los daños y perjuicios que de ello se siguieren para el

porteador o demás cargadores, sin perjuicio de la obligación de abonar el flete que corresponda. El porteador podrá desembarcar las mercancías si resultare conveniente para evitar perjuicios graves al buque o al cargamento.

Artículo 232. Embarque de mercancías peligrosas

1. No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de este para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías.
2. Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el apartado anterior, será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización.
3. Incluso en el caso de embarque correctamente declarado de mercancías peligrosas, estas podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización, a no ser que el porteador sea responsable de la situación de peligro conforme a lo dispuesto en la sección 7ª, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

Artículo 233. Cálculo y devengo del flete

El flete se calculará en la forma pactada en el contrato y, en su defecto, conforme a las reglas siguientes:

- a) Si el flete se calculara por el peso o volumen de las mercancías, se fijará según el peso o volumen declarado en el conocimiento de embarque, salvo fraude o error.
- b) En el fletamento por tiempo el flete se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por este.

Artículo 234. Flete de las mercancías perdidas o averiadas

1. Salvo pacto en contrario, no devengarán flete las mercancías perdidas durante el viaje a no ser que la pérdida se debiera a su naturaleza, vicio propio o defecto de embalaje. Si la pérdida fuera parcial y el flete se hubiera pactado según el peso o medida de las mercancías, no devengará flete la parte perdida.
2. Las mercancías averiadas devengarán el flete pactado, sin que puedan válidamente abandonarse al porteador como forma de pago.

Artículo 235. Persona obligada al pago del flete

1. El fletador está obligado a pagar el flete en las condiciones pactadas.
2. No obstante, podrá pactarse que el flete sea pagadero por el destinatario de las mercancías haciéndolo constar así en el conocimiento de embarque o en la carta de porte. En este caso, el destinatario estará obligado a pagar el flete si acepta o retira aquellas en destino. Si el destinatario rehúsa o no retira las mercancías deberá abonar el flete el contratante del transporte. Este deberá también abonar la parte del flete que el porteador no hubiera percibido del destinatario a pesar de haber ejercitado los derechos de retención o depósito que le otorga el artículo 237.

Artículo 236. Privilegio del crédito por el flete

Las mercancías transportadas estarán afectas preferentemente al pago del flete, demoras y otros gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

Artículo 237. Retención y depósito

1. El porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte. No podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador, salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la mención de que el flete es pagadero en destino.
2. Asimismo, podrá acudir al expediente de depósito y venta de mercancías o equipajes solicitando a un notario la venta de las mercancías, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador.

Artículo 238. Retención o depósito en el fletamento por tiempo

En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador solo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquellos adeuden todavía al fletador.

Sección 4ª: De la plancha y demoras

Artículo 239. Cómputo del plazo de plancha

1. Si en el contrato se estableciera un plazo de plancha para la carga o descarga de las mercancías, este se computará excluyéndose los días que sean festivos según

el calendario oficial o los usos del puerto de que se trate, salvo pacto en contrario. Si no se estableciera un plazo determinado, la plancha durará el usual según las condiciones del buque, puerto y mercancías.

2. Tampoco se computarán como tiempo de plancha, salvo pacto en contrario, los periodos en los que resulte imposible trabajar, por causas fortuitas, en la respectiva operación de carga o descarga.

Artículo 240. Inicio del cómputo de plancha

El cómputo de la plancha se iniciará, salvo pacto en contrario, cuando el buque haya llegado al muelle o lugar de carga o descarga designado, se encuentre preparado para realizar tales operaciones y el fletador o la persona designada en el contrato hayan recibido la oportuna comunicación.

Artículo 241. Entrada en demoras y su importe

1. Terminado el período de plancha sin que hubieran finalizado las operaciones de carga o descarga, comenzará automáticamente a contarse el período de demora.
2. El fletador abonará la cantidad fijada en el contrato por el tiempo de demora producido. Si su importe no se hubiera pactado, deberá pagarse una cantidad igual a la que se hubiera fijado atendiendo a los usos del tráfico para buques de características semejantes con un cargamento y viaje similares.

Artículo 242. Duración y cómputo del plazo de demoras

La duración del plazo de demoras se fijará en la póliza y, en su defecto, durará tantos días como laborables tuviera el período de plancha. El cómputo de las demoras se realizará por horas y días consecutivos, suspendiéndose solo cuando fuera imposible cargar o descargar por causas imputables a la operatividad del buque.

Artículo 243. Detención ulterior del buque

Expirado el periodo de demoras sin haber finalizado la carga o descarga, el porteador podrá exigir la indemnización de los perjuicios causados por la ulterior detención del buque sin sujeción al importe fijado contractual o legalmente para las demoras. No obstante, el porteador podrá también emprender el viaje con las mercancías cargadas hasta ese momento, o descargarlas por su cuenta en la forma más adecuada, según que la expiración del período de demora haya tenido lugar en el puerto de carga o en el de descarga. En el primer caso, podrá reclamar el flete sobre vacío que corresponda; en el segundo, los gastos causados por la descarga que no le correspondiesen según el contrato.

Artículo 244. Cómputo independiente de los plazos

Salvo pacto en contrario, los plazos de plancha establecidos en la póliza para cargar o descargar serán computados independientemente el uno del otro.

Artículo 245. Pago, privilegio y prescripción

Las reglas sobre pago, privilegio y prescripción del flete se aplicarán a las demoras.

Sección 5ª: Del conocimiento de embarque

Subsección 1ª Del conocimiento de embarque en soporte papel

Artículo 246. Obligación de entrega del conocimiento de embarque

1. Una vez que las mercancías estén a bordo del buque, el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino.
2. Si el conocimiento de embarque se hubiera emitido antes de que las mercancías estuvieran a bordo del buque, el capitán deberá incluir una apostilla en el documento, una vez que se produzca el embarque, indicando «embarcado» o «embarcadas», con expresión del día y hora en que se hubiera iniciado y aquel en que se hubiera finalizado la carga, o sustituir el anterior por un nuevo conocimiento que exprese que las mercancías se encuentran efectivamente a bordo del buque. Si se emitiera nuevo conocimiento deberá mencionarse el nombre del buque.

Artículo 247. Pluralidad de conocimientos

Si el cargador lo solicitara en el momento de la entrega de las mercancías, deberán entregarse dos o más ejemplares originales del conocimiento de embarque. En ese caso en cada conocimiento se hará constar el número de ejemplares originales que se entreguen.

Artículo 248. Menciones obligatorias del conocimiento de embarque

1. En el momento de entrega al cargador, el conocimiento de embarque deberá contener las siguientes menciones:
 - 1º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del porteador.
 - 2º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del cargador y, si el conocimiento fuera nominativo, los del destinatario.

3º La descripción de las mercancías realizada por el cargador, con expresión de la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos, y, según los casos, la cantidad o el peso, así como el estado aparente que tuvieren. Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor que tuvieren. Si las mercancías fueran peligrosas, esta mención se hará constar en el conocimiento de forma destacada.

Si las mercancías estuvieran en contenedores, bandejas de carga u otros medios semejantes, cada contenedor, bandeja o similar se considerará como una unidad, salvo que se especifique lo contrario.

Si las mercancías pudieran ser transportadas en cubierta, se hará constar expresamente en el conocimiento de embarque.

4º Los puertos de carga y descarga de las mercancías y, en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y terminación del transporte.

5º La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte y, si se hubiera pactado, la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar que corresponda.

6º El lugar de emisión del conocimiento y, si se hubiera entregado más de uno, el número de ejemplares originales.

2. El conocimiento podrá contener, además, todas aquellas menciones o estipulaciones válidamente pactadas por el cargador y el porteador.

Artículo 249. Firma del conocimiento de embarque

1. El conocimiento de embarque deberá ser firmado por el porteador o por un agente del porteador que actúe en su nombre con poder suficiente. Si estuviera firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento.
2. Si el conocimiento de embarque no identifica suficientemente a la persona que actúa como porteador, se entenderá firmado por cuenta del armador.

Artículo 250. Ley de circulación del conocimiento de embarque

1. Los conocimientos de embarque pueden ser al portador, a la orden o nominativos.
2. Los conocimientos de embarque al portador se transmitirán mediante su entrega, los emitidos a la orden mediante su endoso y los nominativos mediante cesión según las normas reguladoras de la cesión de créditos no endosables.

Artículo 251. Eficacia traslativa

La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX.

Artículo 252. Derecho a la entrega de las mercancías

1. El porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega.
2. En caso de entrega de las mercancías a persona no legitimada, el porteador responderá frente al tenedor legítimo del conocimiento del valor de las mercancías en el puerto de destino, sin que pueda limitar la cuantía de la responsabilidad.
3. Si a petición del cargador se hubiera emitido más de un original del conocimiento con constancia en cada uno de ellos del número de ejemplares originales, el porteador quedará liberado realizando la entrega contra la presentación y rescate de cualquiera de los ejemplares originales, considerándose amortizados los demás respecto del porteador.

Artículo 253. Carácter de título ejecutivo

El conocimiento de embarque tendrá aparejada ejecución de la obligación de entrega de las mercancías entregadas al porteador para su transporte.

Artículo 254. Protección del adquirente de buena fe

Cuando una persona sea desposeída por cualquier causa de un conocimiento de embarque, ya se trate de un conocimiento al portador, ya de un conocimiento endosable, el nuevo tenedor que lo hubiera adquirido entre vivos conforme a la ley de circulación del documento no estará obligado a devolverlo si lo adquirió de buena fe y sin culpa grave. Quedarán a salvo los derechos y acciones del legítimo titular contra los responsables de los actos de desposesión ilegítima.

Artículo 255. Obligación de pago del flete

El porteador podrá rechazar la entrega de las mercancías al destinatario mientras no le pague el flete y las demoras causadas en el puerto de carga en los siguientes casos:

- a) Cuando así lo establezca específicamente el conocimiento de embarque.
- b) Cuando el destinatario sea el mismo fletador, aunque nada mencione.

Artículo 256. Fuerza probatoria del conocimiento de embarque

1. Salvo prueba en contrario, el conocimiento de embarque hará fe de la entrega de las mercancías por el cargador al porteador para su transporte y para su entrega en destino con las características y en el estado que figuren en el propio documento.
2. La prueba en contrario no será admisible frente a persona distinta del cargador, incluido el destinatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe y sin culpa grave, salvo que el porteador hubiere hecho constar en el conocimiento de embarque las correspondientes reservas sobre la inexactitud de las declaraciones contenidas en el documento, relativas a las mercancías recibidas para su transporte o al estado de las mismas.

Artículo 257. Reservas por comprobación

1. Si el porteador hubiera comprobado que la descripción de las mercancías, la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso declarados por el cargador no coinciden con la realidad de las recibidas, deberá incluir en el conocimiento una reserva en la que hará constar las inexactitudes comprobadas.
2. Si el porteador hubiera comprobado que el estado aparente de las mercancías recibidas no se corresponde con el descrito por el cargador, deberá incluir en el conocimiento una reserva en la que hará constar el estado real de aquellas. En defecto de reserva, se presumirá que el porteador ha recibido las mercancías en buen estado.

Artículo 258. Reservas sin comprobación

Si el porteador no hubiera tenido medios adecuados para comprobar la exactitud de las declaraciones del cargador sobre la naturaleza de las mercancías, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso, podrá incluir en el conocimiento la correspondiente reserva en la que hará constar su imposibilidad de comprobación o lo que razonablemente considere información exacta.

Artículo 259. Eficacia de las reservas

La inserción de una o varias reservas en un conocimiento de embarque privará al documento de fuerza probatoria en los términos de la reserva.

Artículo 260. Garantía legal del cargador

El porteador tendrá acción contra el cargador para exigir la indemnización de los daños y perjuicios causados por la inexactitud de las declaraciones relativas a las mercancías entregadas para su transporte o al estado de las mismas.

Artículo 261. Cartas de garantía

El pacto entre cargador y porteador o la declaración unilateral del primero comprometiéndose a indemnizar al porteador por los daños y perjuicios que pudiera causar la falta de constancia en el conocimiento de embarque de reservas en cuanto a los datos suministrados por el cargador o en cuanto al estado aparente de las mercancías o de los contenedores, serán plenamente válidos y eficaces entre cargador y porteador, salvo mala fe en la omisión de las reservas con intención de perjudicar a un tercero, pero no producirán efecto frente a los terceros a quienes se hubiera transmitido el conocimiento.

Subsección 2ª Del conocimiento de embarque en soporte electrónico

Artículo 262. Emisión

1. El conocimiento de embarque podrá emitirse en soporte electrónico cuando el cargador y el porteador lo hayan acordado por escrito antes de la carga de las mercancías a bordo.
2. El contrato entre cargador y porteador deberá determinar el sistema de emisión y de circulación del conocimiento; el sistema de garantía de la seguridad del soporte y de la intangibilidad del contenido; el modo de legitimación del titular del conocimiento; el modo de hacer constar la entrega de las mercancías; y el modo de acreditar la pérdida de validez o de eficacia del conocimiento.

Artículo 263. Sustitución del conocimiento en soporte papel

1. Un conocimiento de embarque en soporte papel podrá ser sustituido por otro en soporte informático, previo acuerdo escrito entre el tenedor legítimo del conocimiento y el porteador, con el contenido establecido en el artículo anterior.
2. En ejecución de lo acordado, el tenedor legítimo del conocimiento de embarque en soporte papel entregará el conocimiento al porteador. Si existieran dos o más ejemplares originales, la entrega deberá comprender todos los que se hubieran entregado. Simultáneamente, el porteador emitirá el conocimiento de embarque en soporte electrónico, en el que se hará constar el hecho y la fecha de la sustitución, la identidad del tenedor legítimo y que ha quedado privado de efectos el conocimiento de embarque sustituido.

Artículo 264. Régimen legal

El conocimiento en soporte electrónico estará sometido al mismo régimen y producirá los mismos efectos que el emitido en soporte papel, sin más especialidades que las contenidas en el contrato de emisión.

Artículo 265. Sustitución del conocimiento en soporte electrónico

1. Un conocimiento de embarque en soporte electrónico podrá ser sustituido por otro en soporte papel, previo acuerdo escrito entre el tenedor legítimo del conocimiento y el porteador.
2. En ejecución de lo acordado, el porteador deberá entregar al tenedor legítimo el conocimiento de embarque en soporte papel, en el que hará constar el hecho y la fecha de la sustitución del conocimiento de embarque en soporte electrónico, la identidad del tenedor legítimo y que ha quedado privado de efectos el conocimiento de embarque sustituido.

Artículo 266. Efectos de la sustitución

A partir del momento de la sustitución, el conocimiento de embarque sustituido, cualquiera que sea el nuevo soporte, se tendrá como amortizado a todos los efectos legales.

Sección 6ª: Del documento del transporte multimodal

Artículo 267. Del documento del transporte multimodal

Al documento de transporte entregado por un porteador, o por un agente que actúe en su nombre con poder suficiente, en un transporte multimodal o combinado le serán de aplicación las normas establecidas en esta ley para el conocimiento de embarque.

Sección 7ª: De las cartas de porte marítimo

Artículo 268. De las cartas de porte marítimo

1. Los documentos del transporte no negociables y, en particular, las cartas de porte marítimo que se emitan con ocasión de un transporte marítimo no son títulos-valores.
2. La transmisión de estos documentos no atribuye al adquirente un mejor derecho sobre las mercancías que el que correspondía al tenedor.

Artículo 269. Menciones de la carta de porte marítimo

La carta de porte marítimo deberá contener las menciones establecidas para el conocimiento de embarque, así como una indicación expresa de su carácter no negociable.

Artículo 270. Fuerza probatoria de las cartas de porte marítimo

A las cartas de porte marítimo se aplicarán las normas sobre la fuerza probatoria del conocimiento de embarque y sobre la posibilidad de insertar reservas.

Artículo 271. Entrega de las mercancías

Cuando el porteador entregue una carta de porte marítimo con designación del destinatario, este tendrá derecho a la entrega de las mercancías en destino sin necesidad de presentar el documento.

Sección 8ª: De la extinción anticipada del contrato

Artículo 272. Supuestos generales de extinción

1. Quedará extinguido el contrato en los casos siguientes:
 - a) Si antes de hacerse a la mar el buque contratado, de acuerdo con el artículo 211, se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar sin culpa de ninguna de las partes. En los fletamentos por tiempo la extinción se producirá en cualquier momento en que el buque se perdiese o inhabilitase definitivamente.
 - b) Si el fletamento es por viaje o se refiriese al transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y estas se perdiesen antes del embarque sin culpa del fletador o del cargador. En el fletamento por tiempo no será aplicable la extinción por pérdida de las mercancías.
 - c) Si antes de hacerse a la mar el buque, el transporte contratado se hiciera imposible por acaecimientos naturales, por disposiciones de las autoridades o por causas ajenas a la voluntad de las partes.
 - d) Si antes de hacerse a la mar el buque, se produjese un conflicto armado en el que estén comprometidos el país del puerto de carga o el de descarga.
2. En los supuestos anteriores, el porteador deberá proceder, en su caso, a la descarga y devolución de las mercancías cargadas. El coste de esta operación será soportado por el fletador.

Artículo 273. Impedimento temporal

También quedará extinguido el contrato a petición de cualquiera de las partes si, antes de comenzar el viaje, sobreviniese algún impedimento, independiente de la voluntad de alguna de ellas, que provocase un retraso tan prolongado que no fuera exigible a las partes esperar a su desaparición.

Artículo 274. Impedimentos sobrevenidos durante el viaje

Si durante el viaje sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieran imposible, ilegal o prohibida su continuación, o un conflicto armado que someta al buque o cargamento a riesgos no contemplados al contratar, el porteador podrá arribar al puerto

más conveniente al interés común y descargar allí las mercancías, exigiendo al fletador que se haga cargo de ellas en ese lugar. En tal caso, el porteador tendrá derecho al flete en proporción a la distancia recorrida. Para el cálculo del flete parcial se tendrán en cuenta, además de la distancia, el coste, el tiempo y los riesgos de la parte recorrida en proporción al viaje total.

Artículo 275. Modificación del destino por el fletador

En los fletamentos del buque completo por viaje, el fletador podrá ordenar la descarga en puerto distinto del convenido, siempre que ello no exponga al buque a riesgos superiores de los previstos al contratar, pagando el flete total contratado y los mayores gastos que se originen.

Artículo 276. Venta del buque

1. En caso de venta del buque antes de comenzar la carga de las mercancías, el comprador no estará obligado a respetar los contratos realizados por el vendedor, quedando extinguido el contrato de fletamento si este hacía referencia al buque vendido, sin perjuicio del derecho del fletador a ser indemnizado por el vendedor.
2. Si la venta sobreviniese una vez comenzada la carga o hallándose el buque en viaje, el comprador deberá cumplir los contratos referentes a las mercancías a bordo, subrogándose en los derechos y obligaciones del porteador.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el comprador del buque deberá respetar los fletamentos por tiempo superior a un año cuando conociera su existencia en el momento de adquirir el buque.

Sección 9ª: De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso

Artículo 277. Régimen de responsabilidad

1. El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo.

No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre este y el fletador,

sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador.

2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley.

Artículo 278. Porteador contractual y porteador efectivo

1. La responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios.
2. En el primer caso estarán comprendidos los comisionistas de transportes, transitorios y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros. También estarán comprendidos los fletadores de un buque que contraten en la forma prevista en el artículo 207.
3. En el segundo estará incluido, en todo caso, el armador del buque porteador.
4. El porteador contractual tendrá derecho a repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas en virtud de la responsabilidad que para él se establece en este artículo. La acción de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo estará sujeta a un plazo de prescripción de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.

Artículo 279. Periodo temporal de responsabilidad

La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.

Artículo 280. Retraso en la entrega

Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.

Artículo 281. Responsabilidad en el transporte de animales

En el caso de transporte de animales vivos, el porteador no deberá responder de la pérdida, daño o retraso derivados de los riesgos específicos inherentes a tal género de transporte, siempre que haya actuado conforme a las instrucciones concretas recibidas del cargador. No obstante, deberá responder si el demandante prueba que el daño, pérdida o retraso se deben, en todo o en parte, a la negligencia del porteador o sus auxiliares, dependientes o independientes.

Artículo 282. Limitación de la responsabilidad por pérdida o daño

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte.
2. Si en el transporte se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, cualquier bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto o unidad a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si el contenedor o medio de agrupación hubiera sido suministrado por el cargador, se considerará como un bulto más a tales efectos. Si en el conocimiento no se hiciera constar la enumeración del contenido, se considerará que existe un solo bulto.
3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas experimentados, independientemente de cual sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.
4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 283. Limitación de la responsabilidad por retraso

1. La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no

excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.

2. En caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas para limitar la responsabilidad por pérdida o daño.
3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por retrasos experimentados, independientemente de cual sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.
4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por él mismo, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 284. Porteadores sucesivos

1. En caso de transporte realizado por porteadores sucesivos bajo un único título, estos serán solidariamente responsables en caso de pérdida, daño o retraso, a no ser que en el conocimiento se haya pactado expresamente que cada porteador no responderá de los daños producidos en los trayectos realizados por alguno de los otros porteadores. En este caso, solo será responsable el porteador que asumió el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso.
2. El porteador que indemnice el daño, la pérdida o el retraso como consecuencia de la solidaridad establecida en el apartado anterior, tendrá acción de regreso contra el porteador en cuyo trayecto se produjo el daño, la pérdida o el retraso. Si no se pudiera determinar el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso, la indemnización se repartirá entre los diversos porteadores en proporción al flete devengado por cada uno.

Artículo 285. Protestas

1. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito de la pérdida o daño sufridos por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, durante el siguiente día laborable al de su entrega. Si la pérdida o daño no fueran aparentes, el aviso podrá darse en los tres días laborables siguientes al de la entrega. El aviso no será necesario cuando el porteador y el destinatario hayan realizado una inspección conjunta del estado de las mercancías.

2. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito del retraso en la entrega de las mercancías describiendo en términos generales los daños sufridos, en los diez días laborables siguientes al de la entrega.
3. Si se hubiera omitido el aviso o se hubiera dado fuera de plazo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías han sido entregadas tal y como aparecían descritas en el conocimiento de embarque.

Sección 10ª: De la prescripción

Artículo 286. Prescripción de acciones

1. Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en el plazo de un año.
2. En las acciones para indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, el plazo se contará desde la entrega de estas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse.
3. De la misma forma se computará el plazo para la reclamación de fletes, demoras y otros gastos del transporte. Sin embargo, en el fletamento por tiempo, el plazo se contará desde el día en que el flete u otros gastos fueran exigibles conforme a la póliza.

CAPÍTULO III

Del contrato de pasaje

Artículo 287. Concepto

1. Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.
2. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán al transporte amistoso ni al pasaje clandestino. No obstante, se aplicarán a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros.

Artículo 288. Menciones del billete de pasaje

1. El porteador extenderá inexcusablemente el billete de pasaje, que contendrá, al menos, las siguientes menciones:
 - a) Lugar y fecha de emisión.
 - b) Nombre y dirección del porteador.
 - c) Nombre del buque.

- d) Clase y número de cabina o de la acomodación.
 - e) Precio del transporte o carácter gratuito del mismo.
 - f) Punto de salida y destino.
 - g) Fecha y hora de embarque, así como la de llegada o la duración estimada del viaje.
 - h) Indicación sumaria de la ruta a seguir, así como de las escalas previstas.
 - i) Las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte.
2. Para las embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el billete de pasaje podrá ser sustituido por un tique que indicará el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe de este.

Artículo 289. Emisión del billete de pasaje

El billete de pasaje podrá emitirse al portador o a favor de persona determinada. En este último caso, solo podrá transmitirse con el consentimiento del porteador.

Artículo 290. Estado de navegabilidad

1. El porteador cuidará de poner y conservar el buque en estado de navegabilidad y convenientemente armado, equipado y aprovisionado para realizar el transporte convenido y para garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros a bordo, de acuerdo con las condiciones que fueran usuales en el tipo de viaje contratado.
2. El porteador deberá poner a disposición de los pasajeros, en el lugar y tiempo convenidos, el buque, así como los espacios dedicados a los de su clase y, en su caso, las plazas de acomodación adquiridas por los pasajeros.

Artículo 291. Obligación de realizar el viaje

El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada o, a falta de pacto, por la más apropiada según las circunstancias. Asimismo, deberá prestar los servicios complementarios y la asistencia médica en la forma establecida reglamentariamente o por los usos.

Artículo 292. Interrupción del viaje

Si por averías del buque el viaje se interrumpiera antes de llegar al puerto de destino, el porteador deberá correr con los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros mientras el buque se repara. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente a los pasajeros, el porteador deberá proveer

a su costa el transporte hasta el destino pactado, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles.

Artículo 293. Derechos y obligaciones del pasajero

1. El pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben de acuerdo con las normas de la Unión Europea.
2. El pasajero deberá pagar el precio del pasaje, presentarse oportunamente para su embarque y observar las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo.

Artículo 294. Deberes del porteador con respecto al equipaje

El porteador deberá transportar, juntamente con los viajeros e incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos. Lo que exceda de los límites indicados será objeto de estipulación especial, con obligación de informar previamente al pasajero de estas limitaciones de equipaje y su coste.

Artículo 295. Equipaje

1. A los efectos del artículo anterior, se consideran equipaje los bultos o vehículos de turismo transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, excluyéndose los que lo sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos.
2. Se considera equipaje de camarote exclusivamente aquel que el pasajero tenga en su camarote, o en el vehículo transportado, o sobre este, o el que conserve bajo su posesión, custodia o control.
3. Se consideran equipaje de bodega los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador. Cuando el equipaje sea admitido, el porteador registrará en el billete o en un talón complementario los datos siguientes:
 - a) Número y peso de los bultos o vehículos.
 - b) Nombre y sede del establecimiento principal del porteador.
 - c) Nombre del pasajero.
 - d) Puerto de salida y de destino.
 - e) Eventual valor declarado.
 - f) Precio del transporte.
4. Se aplicará a los equipajes, en su caso, lo dispuesto en el artículo 232.

Artículo 296. Privilegio y derecho de retención

Los derechos de preferencia y retención del porteador sobre el equipaje de bodega se regularán de conformidad con los artículos 236 y 237.

Artículo 297. Extinción del contrato

Quedará extinguido el contrato en los casos siguientes:

- a) Cuando el pasajero no embarcase en la fecha fijada, en cuyo caso el porteador hará suyo el precio del pasaje, salvo que la causa de la falta de embarque sea la muerte o enfermedad del pasajero o de los familiares que le acompañasen y se haya notificado sin demora o se haya podido sustituir al pasajero por otro.
- b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase, en cuyo caso el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad.
- c) Por toda modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, las plazas de acomodación adquiridas por el pasajero y las condiciones de comodidad convenidas, en cuyo caso, si el pasajero opta por la resolución, tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar y a la indemnización de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causas justificadas.
- d) Si antes de comenzar el viaje o durante su ejecución surgieran eventos bélicos que expusieran al buque o al pasajero a riesgos imprevistos, en cuyo caso ambas partes podrán solicitar la resolución sin indemnización.
- e) Si una vez comenzado el viaje el pasajero no pudiera continuarlo por causas fortuitas, en cuyo caso el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio según el trayecto realizado.

Artículo 298. Régimen de responsabilidad

- 1. La responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta ley.
- 2. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán imperativamente a todo contrato de pasaje marítimo. No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a exigir las indemnizaciones.

Artículo 299. Limitación de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador queda limitada a las cantidades establecidas en el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y Protocolos que lo modifican vigentes en España.
2. Si el equipaje se transporta con valor declarado, aceptado por el porteador, el límite de su responsabilidad se corresponderá con ese valor.

Artículo 300. Seguro obligatorio

1. El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo.
2. El perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al porteador de acuerdo con el artículo 3 del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y, en su caso, el hecho de que el accidente fue causado dolosamente por el asegurado. Podrá además oponer en todo caso el límite de responsabilidad establecido en el artículo 7 del Convenio, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo con el artículo 13 del Convenio.

CAPÍTULO IV

Del contrato de remolque

Artículo 301. Concepto

Por el contrato de remolque el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque.

Artículo 302. Remolque transporte

1. Cuando el armador del buque remolcador se haya comprometido al desplazamiento del buque o artefacto remolcado se entenderá que, salvo pacto expreso en contrario, la dirección de la maniobra corresponde al capitán del remolcador. Serán de aplicación en tanto sean congruentes con el objeto del contrato las

normas del capítulo II relativas a la puesta a disposición del buque en el contrato de fletamento.

2. En los casos en que los elementos remolcados hayan sido entregados al remolcador se entenderá que este asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad.

Artículo 303. Remolque maniobra

Cuando el remolque tenga por objeto la asistencia del remolcador a la maniobra del remolcado, se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra recae sobre el mando del buque remolcado.

Artículo 304. Responsabilidad por daños

1. Los armadores de cada uno de los buques serán responsables de los daños causados al otro como consecuencia de la negligencia en el cumplimiento de las prestaciones que le incumben.
2. Ambos armadores serán solidariamente responsables ante terceros por los daños causados por el tren de remolque, salvo en la medida en que alguno de ellos pruebe que tales daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque. En todo caso procederá el derecho de repetición entre armadores en atención al grado de culpa respectivo.

Artículo 305. Remolque de fortuna

Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esta remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación.

Artículo 306. Prescripción de acciones

Las acciones nacidas del contrato de remolque prescriben en el plazo de un año.

CAPÍTULO V

Del contrato de arrendamiento náutico

Artículo 307. Concepto

Por el contrato de arrendamiento náutico el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa.

Artículo 308. Modalidades y régimen aplicable

1. El arrendamiento náutico podrá ser sin dotación o con dotación.
2. El contrato de arrendamiento náutico sin dotación se regulará por las disposiciones del presente capítulo, por las aplicables al contrato de arrendamiento de buque y por los pactos libremente convenidos por las partes.
3. El contrato de arrendamiento náutico con dotación se regulará por las disposiciones de este capítulo, por lo previsto en el artículo 210 y por los pactos libremente convenidos por las partes.
4. Las disposiciones de este capítulo tendrán carácter imperativo.

Artículo 309. Retraso en la entrega del buque o embarcación

1. Si llegada la fecha pactada el arrendador se retrasa en la entrega del buque o embarcación o en su puesta a disposición a favor del arrendatario, el arrendador deberá pagar al arrendatario la cantidad a tal efecto pactada o, en su defecto, una cantidad proporcional al retraso ocasionado.
2. Si el retraso en la entrega o puesta a disposición es superior a cuarenta y ocho horas, además de la indemnización a que se refiere el apartado anterior, el arrendatario podrá optar entre resolver el contrato o ampliarlo por un tiempo equivalente al retraso.

Artículo 310. Instrucciones del arrendatario y criterio profesional del patrón

En el arrendamiento con tripulación, el patrón y, en su caso, los demás miembros de la dotación, seguirán las instrucciones del arrendatario en cuanto al empleo del buque dentro de lo pactado, siempre que no pongan en riesgo la seguridad a bordo o de la navegación, en cuyo caso prevalecerá el criterio profesional del patrón, estando obligados tanto el arrendatario como sus acompañantes a seguir las correspondientes órdenes o indicaciones impartidas por aquel.

Artículo 311. Deber de informar de los daños sufridos

En el arrendamiento sin dotación, el arrendatario deberá informar al arrendador, a la mayor brevedad posible, de cualquier daño o incidente que afecte o pueda afectar a la navegabilidad o seguridad del buque o embarcación.

Artículo 312. Seguro obligatorio

El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464.

Artículo 313. Prescripción

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento náutico prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de la terminación del contrato o del desembarque definitivo del arrendatario y de sus acompañantes, si fuera posterior.

TÍTULO V

De los contratos auxiliares de la navegación

CAPÍTULO I

Del contrato de gestión naval

Artículo 314. Concepto

Por el contrato de gestión naval una persona se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y en nombre del armador, todos o alguno de los aspectos implicados en la explotación del buque. Dichos aspectos pueden hacer referencia a la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque.

Artículo 315. El ejercicio de las obligaciones del gestor

El gestor deberá cumplir sus obligaciones con la diligencia de un ordenado empresario y de un representante leal, protegiendo los intereses del armador.

Artículo 316. Las formas de actuación del gestor

1. En sus relaciones con terceros, el gestor deberá manifestar su condición de mandatario del armador, haciendo constar la identidad y domicilio de este último en cuantos contratos celebre.

2. Si el gestor no contratara en los términos del apartado anterior, será solidariamente responsable con el armador de las obligaciones asumidas por cuenta de este.

Artículo 317. Régimen aplicable

Las relaciones entre el armador y su gestor se regirán por lo establecido en el contrato de gestión y, en su defecto, por las normas reguladoras del contrato de agencia o de comisión mercantil, según se trate o no de una relación duradera.

Artículo 318. Responsabilidad extracontractual

El gestor responderá solidariamente con el armador de los daños y perjuicios que se causen extracontractualmente a terceros como consecuencia de los actos de aquel o de los de sus dependientes, sin perjuicio del derecho de uno y otro a limitar la responsabilidad en los términos establecidos en el título VII de esta ley.

CAPÍTULO II

Del contrato de consignación de buques

Artículo 319. Concepto

Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

Artículo 320. Régimen

Las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. Cuando se trate de consignaciones continuadas o estables, se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque

El consignatario podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquel. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

Artículo 322. Responsabilidad por daños a las mercancías

El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.

No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

Artículo 323. Tareas de manipulación

Cuando el consignatario del buque realice tareas de manipulación portuaria de mercancías se le aplicarán las normas propias de esta actividad.

Artículo 324. Actuación como transitario

Cuando además de la consignación se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.

CAPÍTULO III

Del contrato de practicaaje

Artículo 325. Contrato de practicaaje

Por el contrato de practicaaje una persona denominada práctico se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes.

Artículo 326. Deberes recíprocos

1. Capitán y práctico quedan obligados a planificar conjuntamente la maniobra del buque y, a tal efecto, a intercambiar la información necesaria para ello.
2. Asimismo, capitán y práctico deberán colaborar recíprocamente durante toda la ejecución de las maniobras.

Artículo 327. Preeminencia del capitán

La presencia de práctico a bordo no exime al oficial encargado de la guardia de los deberes que le incumben en relación con la seguridad de la navegación, ni sustituye

la superior autoridad del capitán en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección náutica, sin perjuicio de que el asesoramiento del práctico pueda manifestarse mediante instrucciones directas de maniobra o incluso la ejecución de esta por sí mismo, mediando consentimiento expreso o tácito del capitán.

Artículo 328. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practica

1. Los daños y accidentes causados al buque o a terceros por inexactitud u omisión en el asesoramiento que el práctico debe prestar al capitán serán imputables a aquel, sin perjuicio de la concurrencia de culpa que pueda apreciarse cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas.
2. De los daños causados imputables exclusivamente al práctico responderá este.
3. De los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador.
4. En los supuestos establecidos en los apartados anteriores resultarán de aplicación las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos.

CAPÍTULO IV

Del contrato de manipulación portuaria

Artículo 329. Concepto y régimen aplicable

1. Por el contrato de manipulación portuaria un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas en esta ley u otras de similar naturaleza.
2. El régimen de responsabilidad del operador por pérdidas, daño o retraso en la entrega de las mercancías establecido en este capítulo no podrá ser modificado contractualmente en perjuicio del contratante del servicio.

Artículo 330. Obligaciones

1. El contrato de manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente, podrá incluir las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores. Todas ellas se ejecutarán de conformidad con la normativa vigente que les sea de aplicación.

2. Cuando el operador portuario actúe por cuenta de los cargadores o destinatarios de las mercancías deberá efectuar en tiempo y forma las protestas o denuncias sobre su estado y condición en el momento en que las reciba del porteador. Será responsable del perjuicio causado por su omisión o realización extemporánea.

Artículo 331. Contratación de las operaciones

Las operaciones de manipulación portuaria de las mercancías podrán ser contratadas directamente por los cargadores o destinatarios de estas, o bien por quienes hayan asumido ante aquellos la obligación de verificarlas.

Artículo 332. Documentación

1. El operador portuario podrá recoger en un recibo escrito la recepción de las mercancías para su manipulación, haciendo constar su condición y cantidad en tanto en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen. Dicho recibo escrito podrá ser sustituido, a voluntad del operador, por un mero acuse de recibo que se hará constar añadiendo la fecha y la firma del operador en cualquier documento que le presente quien le entregue las mercancías en el cual estas queden debidamente identificadas.
2. La emisión y firma del documento que acredite la recepción será obligatoria si lo solicita quien le entregue las mercancías. El operador, no obstante, podrá elegir entre la emisión del recibo escrito o la prestación de un mero acuse de recibo.
3. En caso de no haberse emitido el recibo o no haberse prestado el correspondiente acuse de recibo, se presumirá que el operador recibió las mercancías en buena condición aparente, salvo prueba en contrario.

Artículo 333. Fundamento de la responsabilidad del manipulador portuario

1. El operador portuario será responsable de todo daño, pérdida de las mercancías o retraso en su entrega, causados mientras se encontraban a su cuidado en tanto no pruebe que se debieron a causas fortuitas y que, para evitar sus efectos, el operador o sus auxiliares adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles. El período de responsabilidad del operador se extiende desde el momento en que se hizo cargo de las mercancías hasta que las entregó o las puso a disposición de la persona legitimada para recibirlas.
2. A menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, dentro de los tres días laborables siguientes a la entrega, se presumirá, salvo prueba en contrario, que han sido entregadas en la misma condición descrita en el recibo de recepción o, si no se emitió dicho recibo, en buena condición. El plazo será de quince días naturales en caso de daños no aparentes.

Artículo 334. Limitación de la responsabilidad

1. Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías prevista en el artículo 4.5.e) del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, que será asimismo aplicable al operador de manipulación portuaria, la responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida o daño de las mercancías transportadas se limitará conforme a las reglas siguientes:
 - a) En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional, por kilogramo de peso bruto.
 - b) Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercancías perdidas o dañadas y de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad.
 - c) En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.
2. En ningún caso, la responsabilidad acumulada por pérdida o daño más la derivada de retraso excederá de la suma que resultaría aplicable por pérdida total de las mercancías en aplicación de apartado 1.a).

Artículo 335. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones

El régimen de responsabilidad del manipulador portuario y su limitación establecido en los artículos anteriores será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños, pérdidas o retrasos experimentados, independientemente de cual sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y tanto si se dirige contra el manipulador portuario o contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.

Artículo 336. Legitimación y acciones

La responsabilidad del operador portuario por daños o pérdidas de las mercancías manipuladas podrá ser exigida, en todo caso, por quien contrató con él las correspondientes operaciones. Además, el destinatario de las mercancías transportadas cuya manipulación haya sido asumida por el porteador, transitario o comisionista de transporte tendrá acción directa contra el operador para reclamar aquella responsabilidad, sin perjuicio de poder reclamarla también contra dicho porteador, transitario o comisionista.

Artículo 337. Prescripción de acciones

Las reclamaciones por daños, pérdida o retraso de las mercancías manipuladas prescribirán a los dos años de haber sido entregadas por el operador responsable. En caso de pérdida total, dicho plazo contará desde el día en que hubieran debido ser entregadas.

Artículo 338. Derecho de retención

El operador de manipulación portuaria tendrá derecho a retener las mercancías en su poder mientras no se le abone el precio debido por sus servicios.

TÍTULO VI

De los accidentes de la navegación

CAPÍTULO I

Del abordaje

Artículo 339. Régimen jurídico y concepto de abordaje

1. El abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.
2. Se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.
3. Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo.
4. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado.

Artículo 340. Fundamento de la responsabilidad

1. El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, así como los causados fuera de ellos. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario.

2. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización.

Artículo 341. Abordaje por culpa compartida

1. En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o, en su caso, embarcación o artefacto naval.
2. Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales.

Artículo 342. Supuestos de solidaridad

1. Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales.
2. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.

Artículo 343. Excepciones oponibles en caso de solidaridad

El armador demandado en los supuestos de culpa compartida podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

Artículo 344. Exigencia de requisitos formales

1. La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión.
2. No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

Artículo 345. Aplicabilidad de las normas

1. Las normas de este capítulo se aplicarán en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de abordaje, con independencia de que tal responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un procedimiento administrativo.
2. No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas.

Artículo 346. Daños por contaminación derivados de un abordaje

Los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje se regularán por lo dispuesto en el capítulo V.

CAPÍTULO II

De la avería gruesa

Artículo 347. Concepto y requisitos del acto

Existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro.

Artículo 348. Sacrificios admisibles en avería gruesa

Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería.

Artículo 349. Contribución a la avería gruesa

Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos.

Artículo 350. Ausencia de formalidades

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley en cuanto a las obligaciones del capitán acerca del *Diario de navegación*, el deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

Artículo 351. Causación culposa de la situación de peligro

Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes.

Artículo 352. Derecho de retención

El armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor.

Artículo 353. Liquidación privada

La liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente.

Artículo 354. Liquidación mediante expediente de certificación pública

En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 506 a 511.

Artículo 355. Prescripción

El derecho para exigir la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje en el que esta tuvo lugar, entendiéndose que para cada partida de mercancías termina en el momento de su descarga definitiva. Este plazo se interrumpe por el comienzo de un procedimiento privado o de certificación pública para su liquidación.

Artículo 356. Libertad de pactos

1. Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente.
2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador.

CAPÍTULO III

Del salvamento

Artículo 357. Régimen jurídico

El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, por los protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.

Artículo 358. Concepto

1. Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima.

2. No se considerará salvamento la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa.
3. No se considerará salvamento operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte.
4. El hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.

Artículo 359. Aplicación a buques de Estado

1. Las normas sobre salvamento serán aplicables al prestado a los buques y embarcaciones de Estado tal como se definen en el artículo 3. Sin embargo, en estos casos el premio deberá solicitarse mediante el oportuno procedimiento administrativo, sin que sean de aplicación las normas sobre retención o embargo de los buques o bienes salvados.
2. Asimismo se regirán por estas normas los salvamentos efectuados por los buques y embarcaciones de Estado, en cuyo caso el premio que corresponda se pondrá a disposición de la administración u organismo de que dependan, que proveerán a su equitativa aplicación.

Artículo 360. Salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública

Las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento, o sus funcionarios, no tendrán derecho a premio alguno. Sin embargo, los salvadores que efectúen las operaciones ordenadas o supervisadas por aquellas tendrán derecho a premio de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

Artículo 361. Contratos de salvamento

1. Las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.
2. El capitán y el armador del buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 362. Derecho a premio

1. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados.

2. El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa.

En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque será deudor del premio el titular de dichos bienes.

3. Se deberá premio incluso si los buques salvador y salvado pertenecen al mismo propietario.

Artículo 363. Reparto del premio entre armador y dotación

1. El premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, salvo pacto en contrario. La distribución de la parte de la dotación entre sus componentes se efectuará en proporción al sueldo base de cada categoría.
2. La regla establecida en el apartado anterior no se aplicará a los buques remolcadores ni a los armados y equipados para el salvamento, en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus respectivos contratos de embarque o en convenio colectivo.
3. En el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas de distribución salvo que la ley del pabellón disponga otra cosa.

Artículo 364. Prohibición de efectuar el salvamento

Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del armador o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán derecho a premio.

Artículo 365. Derecho de retención

1. El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.
2. El armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía suficiente para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador.

Artículo 366. Buques y cargamentos extranjeros con inmunidad soberana

1. A menos que el Estado del pabellón lo consienta, quedarán excluidos de la aplicación de las normas sobre salvamento contenidas en esta ley los buques de Estado extranjeros que, al efectuarse la ayuda, gozaran de inmunidad soberana de conformidad con los principios generalmente reconocidos en el Derecho internacional.
2. Igualmente quedarán excluidos, salvo consentimiento del Estado propietario, los bienes no comerciales de propiedad de un Estado extranjero que gocen de la inmunidad a que se refiere al apartado anterior.

Artículo 367. Intervención de la Administración marítima

1. La Administración marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.
2. Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración marítima, se produjesen premios o compensaciones, estos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

Artículo 368. Bienes salvados de propiedad desconocida

1. Quienes durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala.
2. La Armada incoará un expediente tendente a la averiguación de los legítimos propietarios, en la forma que reglamentariamente se determine, que necesariamente deberá incluir la notificación al cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.
3. Localizado quien fuere el propietario, el órgano competente de la Armada procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a este los derechos previstos en el artículo 8.2.c) del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo

y en el artículo 365, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda.

4. En el supuesto de que el propietario no fuere localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público.
5. Lo previsto en este artículo se entiende, en todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 381, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.
6. Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo no obstante repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido.

En todo caso, los bienes salvados por buques de titularidad pública, armados y equipados para el salvamento, estarán exentos de gastos y carga alguna.

CAPÍTULO IV

De los bienes naufragados o hundidos

Artículo 369. Supuestos de aplicación y relación con el régimen del salvamento

1. Las normas de este capítulo serán de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso, sin perjuicio de que puedan ser objeto de salvamento, en cuyo caso las relaciones entre el titular y el salvador se regirán por las normas del capítulo anterior.
2. Serán en todo caso de aplicación preferente las normas sobre remoción de buques naufragados o hundidos.
3. Salvo previsión expresa en otro sentido en las normas de este capítulo, sus normas no serán de aplicación al patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su normativa específica.

Artículo 370. Obligación de notificación

1. Los capitanes y armadores de los buques que naufraguen o se hundan en los espacios marítimos españoles, están obligados a notificar los hechos a la Administración marítima en los términos y a los efectos que se determinen reglamentariamente.
2. La misma obligación incumbirá a los propietarios de otros bienes naufragados que no fuesen transportados a bordo de buques o embarcaciones.

Artículo 371. Comunicación a los propietarios de los bienes accidentados

La Administración marítima procederá de oficio a informar a los propietarios de los buques y demás bienes siniestrados de su situación a fin de que puedan adoptar las medidas urgentes que convengan a sus intereses.

Artículo 372. Deber de balizamiento y de prevención de la contaminación

Los armadores de los buques, y los propietarios de los bienes naufragados o hundidos, están obligados a realizar inmediatamente las operaciones de balizamiento, así como las de prevención de la contaminación, que sean necesarias para la salvaguardia de los intereses nacionales. Deberán a tal efecto ajustarse a las instrucciones y órdenes impartidas por la Administración marítima.

Sección 1ª: De los derechos de propiedad

Artículo 373. Conservación de la propiedad

1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.
2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.

Artículo 374. Prescripción a favor del Estado

1. El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado.
2. Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles.

Artículo 375. Interrupción de la prescripción adquisitiva

El plazo de prescripción se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción, siempre que esta se inicie en el plazo concedido para ello. Volverá a correr si se suspenden los trabajos o termina el plazo concedido para ellos.

Sección 2ª: Del régimen de las extracciones

Artículo 376. Operaciones de exploración

Las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización de la Armada, que la concederá a quien acredite la propiedad o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo.

Artículo 377. Operaciones de extracción

Las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización previa de la Armada, que fijará los plazos y condiciones para su realización. Los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y término de las operaciones, así como a facilitar su inspección y vigilancia por la Armada.

Artículo 378. Titulares del derecho a la extracción

1. Podrán solicitar la autorización de extracción los propietarios de los buques o bienes naufragados o hundidos, acreditando debidamente su dominio.
2. Si existieran varios propietarios, la solicitud deberá formularse de acuerdo entre ellos, o mediando expresa renuncia de quienes no estuviesen interesados en la extracción.
3. Tratándose de la extracción de buques y bienes a bordo, la iniciativa de las gestiones para la extracción corresponderá al propietario del buque.

Artículo 379. Contratos para la extracción

La solicitud para la extracción podrá presentarse por terceros distintos del propietario que hayan concertado con este un contrato de salvamento o de cualquier otra clase válida en Derecho.

Artículo 380. Extracción de buques o bienes propiedad del Estado

Cuando la propiedad de los buques o bienes corresponda al Estado, y no le conviniere la extracción o aprovechamiento directo, la Armada podrá concederla mediante concurso con arreglo a la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

Artículo 381. Extracción de bienes de comercio prohibido o restringido

La extracción de armas, municiones, explosivos u otro material militar que pueda afectar a la defensa nacional, así como de objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático y demás bienes de comercio prohibido o restringido quedará sujeta a las normas especiales aplicables y al régimen que, en su caso, se establezca en la autorización o contrato público para la correspondiente extracción.

Artículo 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.
2. Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.
3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.

Artículo 383. Objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial

1. La regulación y autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona contigua española, así como la autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se regirán de acuerdo con lo previsto en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001 y demás tratados en los que España sea parte, así como en la legislación específica.
2. En todo caso, precisará autorización administrativa la extracción de los objetos arqueológicos o históricos situados en el fondo del mar de la zona contigua española. La recuperación de tales bienes sin la preceptiva autorización será sancionable como infracción cometida en territorio español.

CAPÍTULO V

De la responsabilidad civil por contaminación

Artículo 384. Ámbito de aplicación

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.

Artículo 385. Sujetos responsables

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho.
2. Cuando en el hecho generador de la contaminación se encuentren involucrados varios buques, sus armadores estarán solidariamente obligados a indemnizar los daños por contaminación, a no ser que estos puedan razonablemente ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los buques.

Artículo 386. Fundamento de la responsabilidad

1. El armador será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción. No obstante, quedará exonerado si prueba que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último.
2. Sin perjuicio de los convenios internacionales que sean de aplicación, la exigencia de responsabilidad se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma, de los atentados al medio ambiente y en el principio de que quien contamina paga.

Artículo 387. Culpa del perjudicado

Si el armador prueba que los daños por contaminación resultaron, en todo o en parte, de una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los sufrió quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

Artículo 388. Alcance de la indemnización

1. Serán indemnizables las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque.
2. También será indemnizable el coste de las medidas razonablemente adoptadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

En todo caso, se aplicará la limitación de responsabilidad regulada en el título VII de esta ley.

Artículo 389. Aseguramiento obligatorio

1. Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente.
2. Los perjudicados por daños por contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al armador de acuerdo con los artículos 386 y 387 y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo armador. Igualmente podrá hacer uso de la limitación de responsabilidad aplicable según el artículo anterior.

Artículo 390. Prohibición de navegación

1. La Administración marítima prohibirá la navegación de los buques o embarcaciones y la actividad de los artefactos navales o plataformas fijas que no posean la cobertura de seguro a que se refiere el artículo anterior.
2. Asimismo, denegará la entrada o salida de los puertos nacionales, y de los fondeaderos o terminales situados en aguas interiores marítimas o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro.

Artículo 391. Aplicación preferente de los convenios internacionales

1. Lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.
2. No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.

TÍTULO VII

De la limitación de la responsabilidad

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 392. Derecho a limitar la responsabilidad

El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, con las reservas hechas por España en el Instrumento de adhesión, y en este título.

Artículo 393. Relación con el régimen de responsabilidad

El régimen de limitación de responsabilidad se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa.

Artículo 394. Ámbito de aplicación

1. Las normas de este título se aplicarán siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar invoque dicho derecho ante los órganos judiciales o administrativos españoles que resulten competentes. A tal efecto será irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores, así como el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación.
2. No serán limitables las responsabilidades relativas a artefactos navales ni a las plataformas fijas construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos o del subsuelo marino.

Artículo 395. Regímenes especiales de limitación

1. Lo dispuesto en este título se entiende sin perjuicio de los derechos de limitación específicos establecidos en esta ley para el porteador marítimo de mercancías o de pasajeros en el marco de las reclamaciones por incumplimientos de los correspondientes contratos de transporte.
2. El armador porteador o el fletador porteador podrá en cada caso optar por la aplicación del régimen de limitación específico a que se refiere el apartado anterior o bien por el de carácter global establecido en este título.

CAPÍTULO II

De los créditos limitables

Artículo 396. Reclamaciones sujetas a limitación

1. Estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación:
 - a) Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y demás bienes del demanio marítimo o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.
 - b) Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.
 - c) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la explotación del buque o con operaciones de salvamento.
 - d) Reclamaciones promovidas por una persona distinta de la que sea responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad y los ocasionados ulteriormente por tales medidas, salvo cuando las mismas hayan sido adoptadas en virtud de un contrato concertado con la persona responsable.
2. Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.

Artículo 397. Reclamaciones excluidas de limitación

1. No serán limitables las reclamaciones enumeradas en el artículo 3 del Convenio internacional sobre la limitación de responsabilidad por reclamaciones de Derecho marítimo.
2. Carecerán asimismo de limitación las reclamaciones de la Administración marítima o autoridad portuaria que se prevean en las normas reguladoras de la remoción de buques.

CAPÍTULO III

De las sumas máximas de indemnización

Artículo 398. Límites generales

Salvo en los casos previstos en el artículo siguiente, la suma máxima de indemnización pagadera por reclamaciones limitables se calculará por cada accidente, progresivamente, en función del arqueo bruto del buque respecto al cual hayan nacido los créditos, con arreglo a lo establecido en los artículos 6 a 9 del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.

Artículo 399. Límites especiales

1. Respecto a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en un mismo accidente y con independencia de cual sea su arqueo bruto, el límite de responsabilidad será la cantidad prevista en los convenios internacionales y las normas de la Unión Europea multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, de conformidad con su certificado. A estos efectos se entenderán incluidas en el concepto de pasajero las personas que, con el consentimiento del porteador, viajen a bordo acompañando a un vehículo o a animales vivos en virtud de un contrato de transporte de mercancías.
2. Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:
 - a) Un millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.
 - b) Quinientos mil derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables.

Artículo 400. Concurrencia de acreedores

1. Las sumas obtenidas con arreglo a lo dispuesto en los artículos precedentes integrarán el correspondiente fondo, que será distribuido entre los acreedores que traigan causa del mismo accidente en proporción a la cuantía de sus reclamaciones reconocidas.
2. No obstante, si la cuantía dedicada a las reclamaciones por muerte o lesiones no basta para satisfacerlas en su totalidad, sus acreedores concurrirán por el remanente con los demás acreedores limitables para cobrar, en igualdad de rango, del fondo dedicado a la satisfacción de los créditos materiales.
3. En todo caso, la Administración marítima y portuaria tendrá prelación en el cobro sobre todos los acreedores cuyas reclamaciones no sean por muerte o lesiones

corporales, cuando se trate de reclamaciones por daños producidos a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y, en general, al demanio marítimo o portuario.

Artículo 401. Subrogación

La persona responsable, su asegurador o cualquier tercero que haya pagado una reclamación imputable a un fondo de limitación con anterioridad a su distribución, quedará subrogada en los derechos que habrían correspondido a la persona indemnizada frente a dicho fondo.

Artículo 402. Conversión a la moneda nacional

1. Las cuantías a que se hace referencia en los artículos anteriores se convertirán a euros tomando el cambio vigente en la fecha en que haya sido constituido el correspondiente fondo para la limitación.
2. El cambio a que se refiere el apartado anterior se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones en la fecha en que se trate.

CAPÍTULO IV

Del fondo de limitación

Artículo 403. Condición del derecho a limitar

1. Para la válida alegación del derecho a limitar ante los órganos jurisdiccionales españoles, el titular deberá constituir el correspondiente fondo de limitación, integrado por las sumas establecidas en este capítulo junto con los intereses legales devengados desde la fecha del accidente que originó la responsabilidad.
2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma correspondiente o aportando garantía suficiente a juicio del órgano judicial.

Artículo 404. Destino del fondo y paralización de otras medidas

1. El fondo constituido regularmente solo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad, incluso en caso de concurso del titular del derecho a limitar.
2. Una vez constituido el fondo de limitación, los titulares de créditos limitables carecerán de acción para perseguir cualesquiera otros bienes del deudor, así como frente a otros deudores del mismo crédito.

3. Los buques o cualesquiera otros bienes pertenecientes al titular del derecho a limitar, que hayan sido embargados o secuestrados para responder de una reclamación que quepa promover contra el fondo constituido, quedarán liberados mediante levantamiento que deberá ordenar el órgano judicial que conoció de la constitución.

Artículo 405. Procedimiento y caducidad del derecho a limitar

1. Para la constitución del fondo de limitación, así como para su distribución entre los distintos acreedores, se estará al procedimiento regulado en el capítulo IV del título IX de esta ley.
2. El derecho a la constitución del fondo de limitación caducará en el plazo de dos años, contados desde el día en que se presentó la primera reclamación judicial nacida del accidente a que da lugar la invocación del derecho a limitar.

TÍTULO VIII

Del contrato de seguro marítimo

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 406. Ámbito de aplicación

1. Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.

En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

2. Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.

Artículo 407. Carácter dispositivo

1. Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas.
2. La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421.

CAPÍTULO II

De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo

Sección 1ª: De los intereses asegurados

Artículo 408. Existencia del interés asegurado

1. Podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 422.
2. Los pactos contractuales en los que se establezca una presunción de la existencia del interés admitirán en todo caso prueba en contrario.

Artículo 409. Enumeración de los intereses

Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses en:

- a) Los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace.
- b) El flete.
- c) El cargamento.
- d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación.
- e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

Artículo 410. Interés en el buque

El seguro del buque comprende el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios.

Artículo 411. Interés en el flete

1. El seguro del flete comprende el precio por el transporte de mercancías o pasajeros, tanto en curso de realización como esperado. Incluye también el beneficio que se deriva para el porteador del transporte de sus propias mercancías.
2. El valor asegurable del flete viene dado por su importe bruto.

Artículo 412. Titular del interés

El contrato de seguro se entiende concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro.

Sección 2ª: Del valor asegurado, del seguro múltiple y del coaseguro

Artículo 413. Valor del interés y suma asegurada

1. Si, en el momento de la producción del siniestro, la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en que aquella cubre el interés asegurado.
2. Si la suma asegurada supera el valor del interés asegurado, cualquiera de las partes podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas. Si se produjere el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.
3. Cuando el sobreseguro previsto en el apartado anterior se debiera a mala fe del tomador o del asegurado, el contrato será nulo. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del período en curso.

Artículo 414. Póliza estimada

En el seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales se presumirá que el valor declarado en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés.

Artículo 415. Seguro múltiple

1. En caso de concurrir varios contratos de seguro sobre el mismo riesgo e interés y durante idéntico período de tiempo, hayan sido concertados por el mismo tomador o no, el asegurado no podrá en ningún caso recibir como indemnización una cantidad superior al importe real del daño. Respetando esta limitación, cada asegurador estará obligado a indemnizar el daño hasta el importe de la suma asegurada en su respectiva póliza.

En estos casos el tomador del seguro o el asegurado deberán comunicar a cada asegurador los demás seguros que estipule. Si por dolo se omitiera esta comunicación y en caso de sobreseguro se produjera el siniestro, los aseguradores no estarán obligados a pagar la indemnización.

2. El asegurador que haya indemnizado tendrá acción contra los demás aseguradores para obligarles a contribuir a la cobertura del siniestro en proporción a los capitales asegurados por cada contrato.
3. Si el importe total de las sumas aseguradas superase notablemente el valor del interés, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma asegurada y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas.

Artículo 416. Coaseguro

1. Cuando mediante uno o varios contratos de seguro, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva.

El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores.

Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.

2. El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado tanto activa como pasivamente, judicial y extrajudicialmente, para la gestión ordinaria del contrato y para adoptar cualquier decisión frente al asegurado en orden al siniestro y su liquidación, así como para efectuar las reclamaciones contra los terceros responsables del daño o hacer frente a las de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad civil, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.
3. Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro.

Sección 3ª: De los riesgos de la navegación

Artículo 417. Riesgos cubiertos

El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación.

Artículo 418. Exclusión de algunos riesgos

Quedan excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos:

- a) La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella.
- b) La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera.
- c) La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público.
- d) Las huelgas y los cierres patronales.
- e) Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.

Artículo 419. Dolo y culpa del asegurado y sus dependientes

1. El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un 10 por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo del 10 por ciento es indisponible para las partes.
2. La responsabilidad del asegurador por los daños ocasionados con dolo o culpa grave por los dependientes del asegurado que desempeñen en tierra funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación o de mantenimiento del objeto asegurado, se regirá por los criterios previstos en el apartado 1 para el supuesto de culpa grave del asegurado.
3. El asegurador responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de los demás dependientes del asegurado.

Artículo 420. Vicio propio

Quedan excluidos de la cobertura los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado y los que tengan por causa el desgaste y uso natural.

Sección 4ª: De la conclusión del contrato y deberes del contratante

Artículo 421. Prueba del seguro

El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador.

Artículo 422. Existencia de riesgo

1. El contrato de seguro celebrado con posterioridad al siniestro o cesación del riesgo es nulo siempre que alguna de las partes conociese tal circunstancia. Se presume conocida dicha circunstancia en el caso de que la noticia de la misma fuera de público conocimiento en el lugar donde se celebró el contrato o en el que residen el asegurador o el tomador.
2. Sin embargo, si el contrato se celebró sobre buenas o malas noticias, solo será nulo cuando se demuestre que el tomador conocía el siniestro o el asegurador la cesación del riesgo.

Artículo 423. Declaración del riesgo

1. El tomador del seguro deberá declarar al asegurador antes de la conclusión del contrato todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba de conocer, que puedan influir sensiblemente en la apreciación del riesgo por un asegurador prudente. Si el contrato se celebre por cuenta de otra persona, el deber de declaración se extenderá a las circunstancias conocidas o debidas de conocer por esta.
2. El tomador del seguro o el asegurado deberá durante el curso del contrato comunicar al asegurador, tan pronto como le sea posible, todas las circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por este en el momento de la perfección del contrato, no lo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas.

Artículo 424. Efectos de la inexactitud o reticencia

1. La declaración incompleta o inexacta de las circunstancias a que se refiere el artículo anterior da derecho al asegurador a resolver el contrato en el plazo de un mes, a contar desde el conocimiento de la reserva o inexactitud. Corresponderán al asegurador, salvo que concurra dolo o culpa grave por su parte, las primas relativas al período en curso en el momento de la resolución.
2. Si el siniestro sobreviene antes de que al asegurador llegue el conocimiento de la reticencia o inexactitud, o antes de que transcurra el plazo señalado en el apartado anterior, la prestación del asegurador se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la entidad del riesgo. Sin embargo, quedará liberado el asegurador de prestación alguna si medió dolo o culpa grave del tomador o del asegurado.

Artículo 425. Pago de la prima

1. El tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza o en el certificado. Si se han pactado primas periódicas, la

primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. El lugar del pago será el del domicilio del tomador, siempre que no se determine uno distinto en la póliza.

2. La falta de pago de la prima o de alguna de las fracciones de prima o de las primas periódicas permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que se abone. La resolución o suspensión se producirá un mes después de que el tomador haya sido requerido al pago de la prima. Sin embargo, tratándose de la falta de pago de la prima única, de la primera fracción de prima o de la primera de las primas periódicas, el asegurador no responde de los siniestros acaecidos antes del pago, aunque todavía no haya mediado requerimiento de pago.
3. Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario.

Artículo 426. Comunicación del siniestro

El asegurado o el tomador del seguro deberán comunicar al asegurador o al comisionario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro en el plazo de siete días, contados a partir del momento en que lo conozcan. La omisión o retraso de esta comunicación producirá la pérdida del derecho a la indemnización solo si hubiese concurrido dolo o culpa grave del asegurado o del tomador. En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.

Artículo 427. Deber de evitar o aminorar el daño

1. El tomador del seguro o el asegurado y sus dependientes deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro.
2. El asegurador podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas, sin que su conducta prejuzgue, en ningún caso, la aceptación de responsabilidad por el siniestro.
3. El asegurador responde, en los términos fijados en el contrato, de los gastos realizados razonablemente por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes en cumplimiento del deber establecido en el primer apartado de este precepto, así como de los daños causados al objeto asegurado.

Artículo 428. Transmisión del interés asegurado

1. En los seguros de buques y artefactos navales, de otros intereses del armador o naviero o de su responsabilidad, la enajenación del buque o el cambio de titular

en su gestión náutica provoca la extinción del contrato de seguro, a no ser que el asegurador haya aceptado expresamente por escrito su continuación.

2. En el seguro de mercancías, la transmisión de la propiedad de las mismas no ha de ser comunicada al asegurador, subrogándose el adquirente en el contrato de seguro.

Sección 5ª: De la indemnización

Artículo 429. Obligación de indemnizar

1. En caso de siniestro cubierto por el contrato de seguro, el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado en las condiciones estipuladas en la póliza, salvo en los supuestos de exclusión de responsabilidad previstos en el artículo 419.
2. Corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño.

Artículo 430. Cuantía de la indemnización

1. La indemnización del asegurador comprenderá el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias:
 - a) El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.
 - b) La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento.
 - c) Los gastos razonables efectuados por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño.
2. En la indemnización de las coberturas complementarias enumeradas en el número anterior, el asegurador podrá aplicar también, en su caso, la regla proporcional. Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional.

Artículo 431. Exclusión del reemplazo

El asegurador no podrá ser obligado a reemplazar o reparar los objetos asegurados.

Artículo 432. Daños y perjuicios excluidos

Quedan excluidos de la indemnización:

- a) Los perjuicios derivados del siniestro, tales como retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio, lucro cesante y, en general, cualquier daño indirecto, salvo los expresamente incluidos en esta ley.

- b) Los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que la responsabilidad consiguiente sea objeto del seguro.

Artículo 433. Acciones de avería y de abandono

1. La liquidación del siniestro se realizará por la acción de avería o por la acción de abandono.
2. La elección de uno u otro procedimiento corresponde al asegurado. Esto no obstante, el derecho del asegurado al abandono solo existirá en los casos establecidos en los artículos 449 y 461.

Artículo 434. Declaración de abandono

1. La declaración de abandono deberá notificarse por escrito al asegurador. El asegurado manifestará la existencia de cualquier otro seguro o de derechos reales constituidos sobre las cosas objeto del abandono.
2. La omisión de las circunstancias enunciadas en el apartado anterior facultan al asegurador a suspender el pago de la indemnización hasta que le sean comunicadas por el asegurado.

Artículo 435. Aceptación expresa o presunta del abandono

1. El abandono no podrá ser parcial ni condicionado y comprenderá la totalidad de las cosas objeto del interés asegurado.
2. La aceptación del abandono puede ser expresa o presunta. Se entenderá producido el abandono si el asegurador no lo rechaza en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración.

Artículo 436. Efectos del abandono

1. El abandono aceptado por el asegurador o, en su defecto, declarado judicialmente válido, transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas. Esta transmisión se retrotrae al momento en que el asegurador recibió la declaración de abandono. Sin embargo, podrá pactarse válidamente en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos.
2. La aceptación del abandono por el asegurador o, en su caso, la declaración judicial de la validez del abandono, obligan al asegurador al pago del importe total de la suma asegurada.

Artículo 437. Liquidación del siniestro y pago de la indemnización

1. El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes contado desde:
 - a) La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.
 - b) La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería. El asegurador, en el plazo de un mes contado desde que el asegurado aportó la prueba del daño y de sus causas, deberá aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza, a no ser que el procedimiento pericial requiera un plazo más amplio para la averiguación de las causas o que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado.
2. Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería.
3. En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización.
4. Asegurador y asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de este se efectúe por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo de treinta días desde su notificación.
5. Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos.

El asegurador no podrá ejercitar en perjuicio del asegurado los derechos en que se haya subrogado. El asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con la ley, ni contra el causante del siniestro que sea, respecto del asegurado,

pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado. Esta norma no tendrá efecto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro. En este último supuesto, la subrogación estará limitada en su alcance de acuerdo con los términos de dicho contrato.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a tercero responsable, el recobro obtenido se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés.

La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por este, consignándola en la póliza de seguros.

Sección 6ª: De la prescripción

Artículo 438. Prescripción

Los derechos derivados del contrato de seguro prescriben en el plazo de dos años a partir del momento en que pudieron ejercitarse.

CAPÍTULO III

De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros

Sección 1ª: Del seguro de buques

Artículo 439. Seguro por tiempo o por viaje

El seguro de buques puede contratarse ya sea para un viaje, ya sea para varios sucesivos, o bien para un tiempo determinado.

Artículo 440. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por viaje

1. Si el seguro se contrata para uno o varios viajes, la responsabilidad del asegurador comienza en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días desde su llegada al puerto de destino.
2. Si el viaje se realiza en lastre, la responsabilidad del asegurador comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino.

Artículo 441. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por tiempo

1. Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador comienza a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato y termina a las veinticuatro horas del último día.
2. A los efectos previstos en el apartado anterior se tendrá en cuenta el horario vigente en el lugar donde se celebró el contrato.

Artículo 442. Prórroga de la cobertura en el seguro por tiempo

1. Si al término del plazo pactado el buque se encuentra en el mar, en peligro, o en puerto de refugio natural o escala, el seguro queda prorrogado hasta el momento en el que llegue al puerto de destino, abonando el tomador del seguro la proporción de la prima correspondiente al tiempo de prórroga.
2. La póliza podrá establecer que para que opere la prórroga prevista en el apartado anterior, será necesaria la notificación del asegurado al asegurador de las circunstancias en él previstas.

Artículo 443. Responsabilidad por abordajes

1. El seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos en caso de abordaje. Esta cobertura es complementaria de la de los propios daños del buque.
2. La póliza podrá extender la cobertura del asegurador a la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios producidos por choque con plataformas fijas u otras obras o instalaciones.

Artículo 444. Navegabilidad del buque

El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval asegurado durante toda la duración de la cobertura.

Artículo 445. Vicios ocultos

El asegurador no responde de los daños que sufra el buque asegurado como consecuencia de un vicio oculto del mismo. Se entiende por vicio oculto aquel que no pueda descubrirse empleando los medios razonablemente exigibles a un armador.

Artículo 446. Subrogación contra los miembros de la dotación

El asegurador no podrá ejercer los derechos en que se subroga, en caso de siniestro, contra los miembros de la dotación del buque asegurado, salvo que estos hubiesen causado el siniestro dolosamente.

Artículo 447. Reconstitución automática del capital asegurado

La responsabilidad del asegurador alcanza a la totalidad de la suma asegurada en cada siniestro que se produzca durante la vigencia del contrato, sin perjuicio del derecho del asegurador a exigir después de cada siniestro el complemento de prima que haya sido pactado.

Artículo 448. Nuevo a viejo

En la indemnización de daños del buque no se practicarán por el asegurador deducciones de nuevo a viejo.

Artículo 449. Casos de abandono

El asegurado podrá ejercer el derecho al abandono en los siguientes casos:

- a) Pérdida total del buque.
- b) Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque.
- c) Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento.
- d) La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias.

Artículo 450. Plazo de abandono

- 1. La declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo de noventa días contados desde la fecha del siniestro. En el caso de la letra d) del artículo anterior, el plazo se contará una vez transcurridos los otros noventa días en él señalados.
- 2. Pasados los plazos indicados en el número anterior, el asegurado solo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

Artículo 451. Primas y extornos

- 1. En el seguro por viaje, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde el inicio del viaje. En el seguro por tiempo, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde que comienza a correr el plazo fijado.
- 2. En cualquier caso, todo extorno de la prima se entiende subordinado a que el buque no haya sido abandonado al asegurador, conforme a lo previsto en el artículo 449, o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato.

Artículo 452. Subsidiariedad

Las reglas de esta sección se aplicarán al seguro del flete y a otros intereses del armador o naviero en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza y lo consientan las cláusulas acordadas por las partes.

Sección 2ª: Del seguro de mercancías

Artículo 453. Fases no marítimas del transporte

Las normas reguladoras del seguro de mercancías se aplicarán tanto al transporte marítimo como a aquellas fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo.

Artículo 454. Valoración del interés

1. Con sujeción a lo pactado por las partes, el valor asegurable de las mercancías se fijará teniendo en cuenta su valor en origen incrementado con el de los gastos de su transporte y aduana.
2. El valor señalado en el apartado anterior podrá incrementarse con el importe del beneficio esperado. Para asegurar un margen de beneficio superior al 10 por ciento del valor en origen de las mercancías, será necesario declararlo así expresamente en la póliza o certificado.

Artículo 455. Momento inicial y final de la cobertura

La cobertura de las mercancías se inicia en el momento de dejar tierra para su embarque, y finaliza cuando estén en tierra en el puerto de destino.

Artículo 456. Cláusula de almacén a almacén

Cuando el contrato de seguro contenga la cláusula de «almacén a almacén» o similar, la cobertura se extiende desde el momento en que las mercancías abandonan el almacén de origen en el lugar fijado en la póliza hasta que llegan al de destino en el lugar determinado en la póliza.

Artículo 457. Mercancías en viaje

Si el seguro se contrata sobre mercancías en viaje, la cobertura comienza a las cero horas del día de la conclusión del contrato.

Artículo 458. Póliza flotante

1. En el seguro contratado mediante póliza flotante se presume la obligación del asegurado de aplicar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su plazo de vigencia, así como la cobertura automática de tales expediciones por el asegurador.
2. La póliza deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada expedición.

Artículo 459. Deber de aviso en la póliza flotante

1. La póliza flotante expresará el plazo de que dispone el asegurado para comunicar al asegurador una expedición en curso, entendiéndose que dicho plazo no será inferior a cuarenta y ocho horas a contar desde el momento en que el asegurado tuvo noticia de la expedición.
2. El incumplimiento de este deber de aviso libera al asegurador de su obligación de cubrir la expedición concreta de que se trate, sin perjuicio de su derecho a reclamar la prima o primas correspondientes a ella. Además el asegurador podrá resolver el contrato aunque tal resolución no tendrá efecto con respecto a las expediciones notificadas anteriores a la declaración de la resolución.

Artículo 460. Extensión de la cobertura durante el viaje

1. Las mercancías aseguradas estarán cubiertas por el contrato durante todo el viaje, incluyendo transbordos, operaciones de carga y descarga en puertos de tránsito o arribada y estancia en muelle o almacén en los mismos, sin perjuicio del deber del asegurado de comunicar tales circunstancias al asegurador desde el momento en que las conociese y del pago de la sobreprima que en cada caso pudiera corresponder.
2. Quedarán también cubiertos los cambios de viaje o ruta ajenos a la voluntad del asegurado, manteniéndose el deber de comunicación y el de pagos de sobreprima previstos en el apartado anterior.

Artículo 461. Casos de abandono

Podrá el asegurado abandonar las mercancías aseguradas en los siguientes casos:

- a) Pérdida total de las mercancías.
- b) Averías cuyo importe, más el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza. A efectos de este cálculo se sumará al importe de las reparaciones, las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento.
- c) Pérdida del buque porteador de acuerdo con el artículo 449.d).

- d) Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de noventa días o en el que fije la póliza, contado desde la pérdida o la innavegabilidad.

Artículo 462. Plazo de abandono

La declaración de abandono se realizará por el asegurado dentro de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias que para cada caso establece el artículo anterior. Transcurrido dicho plazo, el asegurado solo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

Sección 3ª: Del seguro de responsabilidad civil

Artículo 463. Ámbito de las normas

Las normas reguladoras de los seguros de responsabilidad civil se aplicarán no solamente a los de esta clase, sino también a las coberturas del riesgo de nacimiento de determinadas obligaciones de indemnizar a terceros incluidas en seguros marítimos de otra clase.

Artículo 464. Seguro obligatorio

Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta sección.

Artículo 465. Obligación del asegurador y acción directa

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

Artículo 466. Límite de la cobertura

El asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia del contrato.

Artículo 467. Limitaciones de responsabilidad indemnizatoria

El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

TÍTULO IX

Especialidades procesales

CAPÍTULO I

De las especialidades de jurisdicción y competencia

Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje

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

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

Artículo 469. Criterios de atribución de competencia

1. Salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula de arbitraje, según lo establecido en este capítulo, se aplicarán los criterios previstos en este artículo.
2. En los contratos de utilización del buque, serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:
 - a) Domicilio del demandado.
 - b) Lugar de celebración del contrato.
 - c) Puerto de carga o descarga.
3. En los contratos auxiliares de la navegación, serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:
 - a) Domicilio del demandado.
 - b) Lugar de celebración del contrato.
 - c) Lugar de prestación de los servicios.
4. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el tribunal del lugar de finalización del transporte o el del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto.

CAPÍTULO II

Del embargo preventivo de buques

Artículo 470. Naturaleza y regulación de la medida

1. La medida cautelar de embargo preventivo de buques, tanto nacionales como extranjeros, se regulará por el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, por lo dispuesto en esta ley y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. Dicha medida conllevará necesariamente la inmovilización del buque en el puerto donde se encuentre.
2. En ningún caso podrá solicitarse el embargo preventivo para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o de un laudo arbitral ya dictado.
3. Las disposiciones previstas en este capítulo son de aplicación a las embarcaciones.

Artículo 471. Competencia

1. Será competente para decretar el embargo preventivo de un buque, el tribunal que tenga competencia objetiva para conocer de la pretensión principal o el del puerto o lugar en que se encuentre el buque o aquel al que se espera que el buque arribe, a elección del actor que solicita la adopción de la medida cautelar. No obstante, si el buque no llegara al puerto esperado, el tribunal de dicho puerto perderá su competencia.
2. Cuando ordenado el embargo preventivo de un buque, sea otro tribunal español el competente para conocer el fondo del asunto, se mantendrá la medida acordada siempre que la demanda se interponga dentro del plazo fijado por el juez en función de las circunstancias del caso.

Artículo 472. Embargo por créditos marítimos

1. Para decretar el embargo preventivo de un buque por crédito marítimo que se define en el artículo 1 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, bastará que se alegue el derecho o créditos reclamados, la causa que los motive y la embargabilidad del buque.
2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario.

Una vez fijada esa garantía, que como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado, el tribunal podrá revisar su cuantía, de oficio o a instancia de parte, en atención al porte y a las dimensiones del buque, al coste derivado de la estancia del buque en el puerto, a su precio de mercado por día, a si

está o no sujeto a línea regular, a si está o no cargado, así como a sus compromisos contractuales.

Artículo 473. Embargo por otros créditos

1. El embargo de buques españoles que se encuentren materialmente dentro de la jurisdicción española practicado a solicitud de personas que tengan su residencia habitual o su establecimiento principal en España, o de quien hubiere adquirido el crédito que se ventila por cesión o subrogación de ellas, podrá ser acordado tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros derechos o créditos contra el deudor al que pertenezca el buque o buques cuya traba se solicita.

Los buques españoles también podrán ser embargados por el órgano administrativo competente conforme a lo previsto en la normativa específica que resulte de aplicación.

2. En los embargos a los que se refiere el apartado anterior, la inmovilización podrá ser sustituida, a juicio del órgano jurisdiccional o administrativo competente, por la anotación en el Registro de Bienes Muebles de la medida y, en su caso, de la prohibición de enajenar.
3. El embargo de los buques que enarboleden pabellón de un Estado que no sea parte en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, se registrará por las disposiciones de dicho Convenio, con la salvedad de que podrán ser embargados tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros créditos.

Artículo 474. Embargo preventivo y sometimiento a jurisdicción extranjera

Procederá también el embargo preventivo de un buque a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de la existencia en el contrato u otro documento de una cláusula de arbitraje o de una cláusula de jurisdicción, el crédito marítimo por el que se solicita el embargo deba someterse al conocimiento de una jurisdicción extranjera o de un tribunal arbitral.

Artículo 475. Buques embargables

Todo buque respecto al cual se alegue un crédito marítimo podrá ser embargado en los términos y con el alcance del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques.

Artículo 476. Tramitación procesal de la medida de embargo

Se presumirá que en el embargo de buques concurren el peligro por mora procesal y la urgencia de que tratan los artículos 728, 730.2 y 733.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 477. Ejecución del embargo

1. Acordado el embargo, el tribunal dará traslado de la resolución por el medio más rápido al capitán marítimo del puerto en que se encuentre el buque o al que se espera que arribe, quien adoptará las medidas necesarias para la detención y prohibición de salida del buque. A tal fin, dicha Administración marítima podrá retirar y retener la documentación del buque, así como recabar la colaboración de la autoridad portuaria, de las fuerzas y cuerpos de seguridad y de las entidades públicas dedicadas a la vigilancia de costas, quienes vendrán obligados a prestar la colaboración requerida con arreglo a sus respectivas atribuciones.
2. Lo dispuesto en este capítulo no afecta a los derechos o facultades que, con arreglo a la legislación administrativa y a los convenios internacionales aplicables, correspondan a las administraciones públicas y portuarias para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

Artículo 478. Notificación del embargo

Una vez acordado y verificado el embargo, y garantizada la traba, se notificará al capitán o al consignatario del buque, con entrega de copia de la demanda formulada y del auto que lo acuerda.

Artículo 479. Jurisdicción sobre el fondo del litigio

En aquellos casos en que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, los tribunales españoles no resulten competentes para conocer sobre el fondo del asunto relativo a un buque embargado en España, el tribunal que practicó el embargo deberá de oficio o a instancia de parte, fijar un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa para que el titular del crédito marítimo acredite el inicio de un procedimiento ante el tribunal judicial o arbitral competente. Si no se inicia el procedimiento dentro del plazo fijado, el juez acordará, a instancia de parte, la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

CAPÍTULO III

De la venta forzosa de buques

Artículo 480. Regulación

La venta forzosa del buque se ajustará a lo prevenido en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral en todo lo no previsto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, y en esta ley.

Artículo 481. Notificación de la venta forzosa

Antes de proceder a la venta forzosa del buque, la autoridad judicial o administrativa competente notificará dicha venta:

- a) Al registrador titular del Registro de Bienes Muebles, así como a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado que lo hubiera autorizado a enarbolar temporalmente su pabellón, si fuere el caso.
- b) A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.
- c) A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador.
- d) A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos constituidos al portador y de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, siempre que el juez u órgano administrativo competente hubiera recibido notificación de sus respectivos créditos.

Artículo 482. Plazo y contenido de la notificación

1. La notificación a que se refiere el artículo anterior deberá efectuarse, al menos, con treinta días de antelación a la fecha prevista para la venta forzosa y expresará:
 - a) La fecha y el lugar de la venta forzosa, así como las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la misma que la autoridad judicial o administrativa que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
 - b) Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudiera determinarse con certeza, se notificará la fecha aproximada y el lugar previsto para la venta forzosa, así como las circunstancias indicadas en el párrafo anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, se procederá a notificar la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta.
2. La notificación se hará por escrito a las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa, según se trate de una venta judicial o administrativa, respectivamente, por correo certificado, por medios electrónicos o por cualquier otro medio idóneo que permita obtener constancia de su recepción, aun cuando la persona a notificar tenga su domicilio fuera de España.

Asimismo, y en aquellos casos en que lo exijan los tratados aplicables, la notificación se practicará por anuncios publicados en dos periódicos de ámbito nacional, pudiendo,

además, insertarse los edictos en otras publicaciones si la autoridad judicial o administrativa que proceda a la venta forzosa lo estima conveniente.

Artículo 483. Tercerías de mejor Derecho

1. Los titulares de créditos marítimos privilegiados podrán comparecer y formular las correspondientes tercerías de mejor Derecho en la forma y con los efectos previstos en los artículos 614 a 620 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.
2. Lo anteriormente establecido se aplicará también en cualquier procedimiento judicial de ejecución de hipoteca naval.
3. La interposición de tercerías de mejor Derecho en el procedimiento administrativo de apremio se regirá por lo dispuesto en su normativa específica.

Artículo 484. Efectos de la venta forzosa

1. Como consecuencia de la venta forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque, quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación.
2. No será de aplicación lo dispuesto en los artículos 666, 668.3, 670 y 672 de la Ley de Enjuiciamiento Civil sobre avalúo y declaración de cargas y sobre cargas y gravámenes.

Artículo 485. Realización por persona o entidad especializada

Será de aplicación en la venta judicial de buques lo dispuesto en el artículo 641 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 486. Destino de la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque

1. Con el producto de la venta se pagarán, en primer lugar, las costas procesales y los gastos originados por el embargo preventivo o por la ejecución y subsiguiente venta del buque. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, los gastos de conservación del buque y la manutención de la dotación, así como los sueldos y otras cantidades, y los gastos a que se refiere el artículo 4.1.a) del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, devengados desde el momento del embargo preventivo o desde el inicio de la ejecución.
2. El sobrante se repartirá de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Satisfechos todos los créditos, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y será libremente transferible.

CAPÍTULO IV

Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos

Artículo 487. Competencia

1. Será competente para conocer de la constitución del fondo de limitación de responsabilidad, el juez de lo Mercantil que esté conociendo de cualquier reclamación limitable que haya sido presentada contra el titular del derecho a limitar.
2. En el supuesto de que se pretenda invocar el derecho a limitar ante los órganos judiciales españoles frente a reclamaciones interpuestas ante órganos judiciales extranjeros se estará a lo previsto en la normativa de la Unión Europea y en los tratados aplicables.

Artículo 488. Invocación y plazo de constitución

1. Toda persona que invoque en un procedimiento civil el derecho a limitar la responsabilidad que en él se le reclame deberá iniciar el trámite de constitución del fondo de limitación en el plazo máximo de diez días desde la invocación.
2. A tal fin presentará la solicitud de constitución del fondo, en la forma que se determina en esta ley, ante el mismo juzgado que conoce de la reclamación, que la tramitará en pieza separada del pleito principal.

Artículo 489. Invocación en otros procedimientos

1. Cuando la limitación se alegue en un procedimiento judicial penal, contencioso-administrativo o de lo social o en un procedimiento administrativo, la solicitud de constitución del fondo se presentará ante el juzgado de lo Mercantil del mismo lugar, acreditándolo mediante testimonio al juzgado de lo Penal, de lo Contencioso-administrativo o de lo Social u órgano administrativo en el mismo plazo señalado en el artículo anterior.

En estos casos, las sentencias o resoluciones firmes dictadas en aquellos procedimientos no serán ejecutables sino contra el fondo regularmente constituido.

2. El juzgado de lo Mercantil competente tramitará en este caso la solicitud de acuerdo con lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto, por los trámites del juicio verbal.

Artículo 490. Contenido de la solicitud

La solicitud de constitución del fondo de limitación se presentará por escrito firmado por el abogado y el procurador, en el que se harán constar los hechos relevantes referentes a la limitación que se invoca, acompañando los siguientes documentos:

- a) Documento que acredite el ingreso en la cuenta del juzgado del importe de la suma máxima de indemnización calculada de acuerdo con las normas previstas en el capítulo III del título VII, según la naturaleza de las reclamaciones formuladas, incrementado por sus intereses legales desde la fecha del accidente hasta la de constitución. El ingreso podrá sustituirse por una garantía suficiente a favor del juzgado otorgada por una entidad financiera autorizada a operar en España.
- b) Copia auténtica del certificado de arqueo.
- c) Lista de tripulantes del buque en el momento del accidente.
- d) En el caso de que la limitación se refiera a reclamaciones por muerte o lesiones de los pasajeros, certificado del número máximo de pasajeros que el buque está autorizado a transportar.
- e) Copia auténtica del certificado de navegabilidad del buque.
- f) Certificado de la autoridad monetaria sobre la conversión en euros del derecho especial de giro en el momento de constituirse el fondo.
- g) Documento en que conste el cálculo del importe de la limitación.
- h) Lista de acreedores sujetos a limitación, con indicación de su domicilio, si se conoce, el título de su reclamación y su importe estimado.

Artículo 491. Admisión y subsanación

1. El juez dictará auto admitiendo la solicitud si se cumplen los requisitos anteriores, concediendo al solicitante, en caso contrario, un plazo de cinco días para subsanar las omisiones apreciadas.
2. El juez podrá rechazar la solicitud si considera que la cuantía del fondo está mal calculada de acuerdo con los datos expuestos, señalando, en este caso el importe adecuado y otorgando asimismo un plazo de cinco días para su subsanación.

Artículo 492. Auto de admisión y de denegación

1. En el auto de admisión a trámite, el juez declarará constituido el fondo de limitación sin perjuicio de las impugnaciones que posteriormente puedan presentarse.
2. El testimonio de dicho auto será título bastante para obtener, en cualquier otro procedimiento judicial o administrativo derivado del mismo accidente, el levantamiento de cualesquiera embargos u otras medidas cautelares sobre el buque u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar. La misma pérdida de acciones se producirá frente a otros deudores del mismo crédito en cuyo nombre se haya constituido el fondo.

3. Tales procedimientos continuarán su trámite hasta la sentencia, pero su ejecución contra las personas beneficiadas por la limitación deberá forzosamente acumularse en el expediente sobre integración y reparto del fondo.
4. El auto que deniegue la constitución del fondo será recurrible en apelación por el solicitante.

Artículo 493. Nombramiento de comisario-liquidador

1. En el auto señalado en el artículo anterior, el Juzgado acordará el nombramiento de un comisario-liquidador.
2. Los interesados podrán recusar al comisario-liquidador invocando las causas establecidas para los peritos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.
3. El perito designado deberá aceptar el cargo en el plazo de tres días mediante comparecencia ante el juzgado. Tendrá derecho, en concepto de honorarios y gastos, a una retribución igual al uno por ciento del fondo finalmente distribuido entre los acreedores y podrá pedir una provisión de fondos para los gastos inmediatos, que deberá ser sufragada por el solicitante.

Artículo 494. Formación de piezas y reparto provisional

1. El comisario-liquidador formará tres piezas separadas. La primera se dedicará a la regulación del estado pasivo del fondo, la segunda contendrá todo lo pertinente al estado activo y la tercera será la pieza de reparto.
2. El comisario-liquidador podrá proponer al juez, cuando lo estime conveniente, un reparto provisional de parte del fondo. Si el juez lo aprobare, el comisario-liquidador podrá efectuar pagos adelantados, dentro de los límites que en su caso se establezcan, que serán siempre a cuenta de lo que proceda conforme al reparto definitivo.

Artículo 495. Publicidad de la formación de los estados

1. Firme el auto que declara constituido el fondo, el comisario-liquidador notificará a todos los acreedores señalados en el escrito del solicitante, así como a cuantos aparezcan posteriormente, el inicio del procedimiento y su derecho a insinuar su crédito y a ser parte en el procedimiento.
2. El auto se publicará en el *Boletín Oficial del Registro Mercantil* y, si el comisario-liquidador lo estima conveniente, en otros medios de comunicación.
3. Las notificaciones y demás incidencias relativas a los acreedores, sus reclamaciones y títulos, su cuantía respectiva y su integración en la masa serán ordenadas en la pieza primera.

4. A los acreedores se les otorgará un plazo de treinta días para que presenten sus títulos o justificantes del crédito. Este plazo será doble para los residentes en el extranjero. El comisario-liquidador podrá exigir la documentación que estime precisa a cada acreedor para la debida constancia de su crédito.

Artículo 496. Auto de formación del estado pasivo

1. El constituyente del fondo o los acreedores podrán presentar ante el comisario-liquidador las alegaciones conducentes a impugnar la procedencia o el importe de los créditos. Igualmente, podrán alegar la improcedencia de su inclusión en el estado pasivo.
2. El comisario-liquidador presentará un informe al Juzgado con la lista de los créditos admitidos en el estado pasivo y su importe, provisional o definitivo, así como las impugnaciones o alegaciones recibidas y las razones que justifican su decisión. A la vista de este Informe, el juzgado resolverá mediante auto la composición del estado pasivo.
3. Este auto será recurrible en reposición por los interesados, y contra la decisión podrá formularse recurso de apelación ante la Audiencia Provincial.

Artículo 497. Auto de formación del estado activo

1. En la pieza relativa al estado activo del fondo se recogerán las impugnaciones que, en su caso, los acreedores efectúen acerca de la procedencia del derecho a limitar la responsabilidad o de la cuantía y forma del fondo. De tales impugnaciones se dará traslado al solicitante para alegaciones, en el plazo de veinte días.
2. Las impugnaciones deberán presentarse en el plazo máximo de tres meses una vez notificado el expediente a cada acreedor, no siendo admisibles con posterioridad.
3. Transcurrido este último plazo, se hayan presentado o no impugnaciones, el comisario-liquidador elevará al juez su informe sobre la validez e importe del fondo de limitación, así como sobre las impugnaciones presentadas y las razones que justifican su opinión.
4. Finalmente, el juez resolverá por auto acerca de la procedencia y cuantía del fondo, pudiendo presentarse los mismos recursos a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 498. Complemento del estado activo

Si en el auto a que se refiere el artículo anterior se estableciera una cuantía del fondo diversa de la ya depositada o constituida, el solicitante deberá completar esta última en el plazo de diez días, incluso si dicho auto fuera recurrido. De no hacerlo, perderá el derecho a limitar su responsabilidad con los efectos previstos en el artículo siguiente.

Artículo 499. Terminación por improcedencia de la limitación

Si por resolución firme se estableciera la improcedencia de la limitación de responsabilidad, el juez declarará terminado el trámite. No obstante, se retendrá, durante sesenta días, el aval o cantidad depositada para asegurar las reclamaciones que se presentaran ante el juez competente y también como garantía de la ejecución de las que ya hubieren sido presentadas.

Artículo 500. Pieza y auto de reparto

1. Firmes los autos que aprueban los estados activo y pasivo del fondo, el comisario-liquidador elaborará una propuesta de reparto con arreglo a lo previsto en el título VII de esta ley. Esta propuesta será notificada a los acreedores, que podrán impugnarla en un plazo de veinte días.
2. El juzgado resolverá, a la vista del Informe definitivo del comisario-liquidador, mediante auto que será recurrible en reposición y apelación.

TÍTULO X

Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 501. Competencia

Para conocer de los expedientes regulados en este título solo será competente un notario, a elección de los interesados, de acuerdo con las disposiciones de esta ley.

Artículo 502. Días y horas hábiles

En los procedimientos relativos al Derecho marítimo serán hábiles todos los días y horas sin excepción.

Artículo 503. Gastos

Los gastos ocasionados en los expedientes regulados en este título serán a cargo del solicitante.

Los gastos ocasionados por peritos serán a cargo de quien los proponga.

CAPÍTULO II

De la protesta de mar por incidencias del viaje

Artículo 504. Acreditación de las incidencias

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

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

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

Artículo 505. Tasación pericial

1. El notario deberá, por iniciativa de los interesados, proceder al examen del buque y de las mercancías que transporta, así como ordenar la tasación de los daños causados.

Para realizar las anteriores diligencias, el notario recibirá declaración de los firmantes del acta o actas levantadas, interesados y consignatarios, si residieren o tuvieren representación en el lugar.

2. La valoración de los daños se realizará por un perito nombrado de común acuerdo por el capitán y los interesados o consignatarios y, en defecto de acuerdo, por el notario.

CAPÍTULO III

De la liquidación de avería gruesa

Artículo 506. Objeto del expediente y legitimación

En caso de que los interesados en un viaje marítimo no llegasen a un acuerdo para la liquidación privada de la avería gruesa, cualquiera de ellos podrá dirigirse a un notario solicitando que se tramite el expediente que se regula a continuación.

Artículo 507. Solicitud y emplazamiento a los interesados

1. En el escrito de solicitud del expediente de liquidación de avería gruesa deberá expresarse una relación circunstanciada de los hechos acaecidos, gastos y daños producidos y documentos que justifican la petición, así como relación nominal de los interesados.
2. Admitida la solicitud, el notario lo notificará a todos los interesados en el viaje marítimo, en el buque o en el cargamento, instruyéndoles de su derecho a intervenir en la tramitación del expediente.

Artículo 508. Nombramiento e intervención del liquidador

1. El notario designará un liquidador a efectos de practicar la liquidación.
2. El notario señalará al liquidador un plazo razonable para preparar la liquidación, que deberá fijarse en función de las dificultades del caso y que no podrá exceder de cuatro meses, salvo causa justificada a instancia del propio liquidador.

Todos los interesados están obligados a prestar al liquidador designado la colaboración requerida en orden a la información y documentación.

3. Presentada la liquidación de avería gruesa por el liquidador, o su dictamen negativo a la procedencia de la liquidación, el notario lo pondrá de manifiesto a los interesados, quienes podrán mostrar su acuerdo con él o impugnarlo durante los treinta días siguientes.

Artículo 509. Impugnaciones

Recibidas las conformidades o las impugnaciones, el notario las trasladará al liquidador, quien vendrá obligado en el plazo de treinta días a emitir dictamen fundamentado sobre su procedencia y, en su caso, las modificaciones de la liquidación original que proponga.

Artículo 510. Aprobación de la liquidación y recurso

1. El notario, a la vista de los escritos de los interesados y el dictamen del liquidador, dictará resolución motivada aprobando, modificando o rechazando la liquidación.
2. Esta resolución será recurrible con efectos suspensivos ante el juzgado de lo Mercantil competente. En este caso, admitido el recurso, el secretario judicial designará un nuevo liquidador para que practique la liquidación en la forma y plazos señalados en el artículo 508. Recibidas las impugnaciones de los interesados o transcurrido el plazo de treinta días desde que se les puso de manifiesto la liquidación, el secretario judicial convocará una vista que se celebrará por los trámites del juicio verbal.

Artículo 511. Ejecución

La resolución firme será título bastante para despachar la ejecución contra los interesados que en el plazo de quince días no abonasen la contribución señalada en la decisión, así como contra quienes garantizaron su obligación, en los límites de la garantía prestada.

CAPÍTULO IV

Del depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo

Artículo 512. Ámbito de aplicación y legitimación

Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo cuando la ley aplicable al contrato de fletamento faculte al porteador a solicitar el depósito y venta de las mercancías o equipajes transportados en los casos en que el destinatario no abone el flete, el pasaje o los gastos conexos a su transporte o no se presente para retirar los efectos porteados, así como cuando el transporte no pueda concluir a causa de una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación.

Artículo 513. Solicitud

1. En la solicitud de depósito y venta se expresarán con claridad los siguientes extremos:
 - a) Transporte de que se trata, con copia del conocimiento del embarque o título del pasaje.
 - b) Identidad del destinatario si fuere conocido.
 - c) Flete, pasaje o gastos reclamados.
 - d) Descripción de la clase o cantidad de mercancías cuyo depósito se solicita, con su valoración aproximada.
 - e) Fundamento de la solicitud, sea por impago o por falta de retirada de mercancías.
2. Quien inste el depósito propondrá a las personas o entidades a que se refiere el artículo 626 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.
3. Si el impedimento para concluir el transporte se debiere a una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación, deberá acreditarse de forma fehaciente el hecho correspondiente.

Artículo 514. Procedimiento

1. Admitida a trámite la solicitud, el notario requerirá de pago inmediatamente al destinatario de las mercancías o equipajes que figure en el título presentado. Si este no fuera nominativo no se realizará el requerimiento, salvo que así lo pida el solicitante designando para ello persona determinada.
2. Si el destinatario no fuere hallado, o el requerido no pagara o diera garantía suficiente de pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, el notario acordará el depósito de la mercancía o equipajes.
3. Practicado el depósito y nombrado el depositario, el notario acordará la tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta de los efectos señalados.

La venta de los efectos depositados procederá asimismo cuando presentaren riesgo de deterioro, o cuando por sus condiciones u otras circunstancias, los gastos de conservación o custodia fueran desproporcionados.

4. Con el importe obtenido de la venta se atenderá en primer lugar al pago de los gastos del depósito y los de la subasta, y el remanente se entregará al solicitante en pago del flete o gastos reclamados y hasta ese límite.

Artículo 515. Oposición al pago

1. Si el titular de las mercancías o equipajes manifestara su oposición al pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, se depositará el remanente a resultas del juicio correspondiente. En este caso, el titular deberá presentar demanda o iniciar de otro modo el procedimiento judicial o arbitral ante el tribunal competente en el plazo de veinte días si se presentase ante un tribunal español y de treinta días si se presentase ante un tribunal extranjero, en ambos casos a contar desde la manifestación de la oposición.

De no presentarse la demanda en el plazo establecido el notario procederá a entregar el remanente al solicitante de acuerdo con lo establecido en el apartado 4 del artículo anterior.

2. Cuando el depósito se hubiera evitado, o levantado, por la prestación de garantía suficiente por parte del destinatario, este deberá presentar su demanda en el plazo establecido en el apartado anterior que se contará desde su constitución. No haciéndolo así, el notario acordará el pago de lo reclamado con cargo a la garantía establecida.

CAPÍTULO V

Del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque

Artículo 516. Notario competente

Para conocer del expediente regulado en este capítulo será competente el notario con sede en el lugar de destino fijado en el conocimiento para la entrega de las mercancías.

Artículo 517. Requerimiento del tenedor desposeído

1. En los casos de extravío, sustracción o destrucción de un conocimiento de embarque, el tenedor desposeído del mismo deberá acudir ante el notario competente, requiriéndole para que inste al porteador a que no se entreguen las mercancías a tercera persona para que el título sea amortizado y que se le reconozca la titularidad del conocimiento de embarque desaparecido.
2. El tenedor desposeído podrá realizar todos los actos tendentes a la conservación de su derecho. También podrá recibir mercancías del porteador una vez llegadas al lugar de destino, siempre que preste caución ante el notario por un importe equivalente al valor de las mercancías recibidas.

Artículo 518. Contenido del requerimiento

En el requerimiento que el tenedor desposeído haga al notario deberá indicar las menciones del conocimiento a que se refiere el artículo 248, así como las circunstancias en que vino a ser tenedor y las que acompañaron a la desposesión. Asimismo, deberá acompañar los elementos de prueba de que disponga y proponer aquellos otros que puedan servir para fundamentar su derecho.

Artículo 519. Traslado del requerimiento y alegaciones

Admitido el requerimiento, el notario mediante acta lo notificará al porteador instándole a que, si se presentara tercero alguno a reclamar las mercancías, proceda a su retención y ponga las circunstancias de la presentación en conocimiento del notario. Igual notificación se hará al cargador y, en su caso, endosantes, cuando fueran personas distintas del tenedor y con domicilio conocido. Todos podrán formular ante el notario, dentro de los diez días siguientes, las alegaciones que estimen oportunas.

Artículo 520. Publicación del requerimiento y sobreseimiento

1. El notario, hechas las averiguaciones solicitadas y las que estime oportunas sobre la veracidad de los hechos y sobre el derecho del tenedor desposeído dentro del plazo señalado en el artículo anterior, procederá inmediatamente a publicar

el requerimiento recibido en la sección que corresponda del *Boletín Oficial del Estado*, fijando un plazo de un mes, desde la fecha de publicación, para que el tenedor del título pueda comparecer y formular oposición.

2. Si de las averiguaciones practicadas o de las alegaciones de los interesados resultase manifiestamente infundado el requerimiento, el notario podrá cerrar el expediente sin realizar la publicación, dejando sin efecto lo solicitado al porteador y procediendo, en su caso, a la devolución de la caución al requirente cuando hubiera restituido las mercancías.
3. Si se presentara tercero reclamando las mercancías y justificara documentalmente su derecho, el porteador pondrá en conocimiento del notario tal circunstancia. El notario incorporará al expediente esa reclamación y su justificación documental, quedando suspendido el expediente durante dos meses, sin que pueda autorizar acta de amortización del conocimiento de embarque sustraído o extraviado. Transcurridos dos meses sin que el tercero acredite que ha sido admitida la demanda judicial en ejercicio de su pretensión, el notario proseguirá la tramitación del expediente.

En caso de que el tercero acredite la admisión de su demanda judicial, el notario declarará concluido el expediente sin autorizar la amortización.

Artículo 521. Amortización del conocimiento

Transcurrido un mes desde la publicación del requerimiento sin que nadie la contradiga, el notario mediante acta de notoriedad hará constar la amortización del título y se reconocerá al requirente la titularidad del mismo.

Declarada la amortización del conocimiento, no tendrá este ninguna eficacia y el tenedor desposeído cuyo derecho hubiere sido reconocido podrá, en su caso, retirar la caución prestada o exigir al porteador la entrega inmediata de las mercancías, previo pago de los gastos de depósito ocasionados.

Artículo 522. Irreivindicabilidad del conocimiento y acciones de daños y perjuicios

Lo establecido en este capítulo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 254.

CAPÍTULO VI

De la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados

Artículo 523. Ámbito de aplicación

Si los efectos que constituyen el cargamento de un buque, apareciesen alterados, averiados o en peligro de inminente avería, aquel a quien corresponda la conservación de las mercancías bajo su custodia y no hubiere podido obtener instrucciones del titular de aquellas, deberá solicitar a un notario la autorización para la venta en pública subasta o por persona o entidad especializada.

Artículo 524. Valoración pericial. Venta de los efectos

Presentada la solicitud, en la que se expresará el número y la clase de los efectos que hayan de venderse, el notario nombrará perito que reconozca los géneros.

Acreditado por la declaración pericial el estado de los géneros, si el notario lo considera necesario, ordenará la tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta de los efectos señalados. Con el precio obtenido se atenderá, en primer lugar, el pago de los gastos del notario y del perito, y el remanente se entregará al titular de las mercancías.

Disposición adicional primera. Actualización de cuantías y mecanismos de garantía alternativos

1. Se autoriza al Gobierno para revisar las cuantías de las sumas máximas de indemnización establecidas en el artículo 399.2, con objeto de mantener su cobertura.
2. Las revisiones de las cuantías de los convenios a los que se remiten las reglas de responsabilidad de los artículos 282, 283, 299, 334 y 398 solo procederán en virtud de las modificaciones que se vayan produciendo en las mismas en los tratados internacionales aplicables.
3. El Gobierno podrá establecer los supuestos en los cuales se puedan constituir mecanismos de garantías alternativos a los seguros obligatorios previstos en los artículos 300, 389 y 464.

Disposición adicional segunda. Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques

Los órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de arbitrajes marítimos.

Su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a los citados órganos de la Armada o a la jurisdicción civil ordinaria.

Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada.

Disposición adicional tercera. Contratación electrónica

1. En lo relativo a la utilización de las técnicas informáticas electrónicas y telemáticas, para la celebración de los contratos a que se hace mención en esta ley, y a las comunicaciones relacionadas con los mismos, se estará a lo dispuesto en la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, en la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica, en esta ley y en el Derecho de la Unión Europea.
2. Las partes podrán acordar en cualquier momento el cambio de soporte de la documentación contractual. En tal caso incluirán en toda documentación posterior un aviso adecuado del cambio producido así como, en su caso, de la duración de dicho cambio.

Disposición adicional cuarta. Acciones del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre

El ejercicio de las acciones que se prevén en esta ley para el contrato de compraventa en el capítulo VI del título II, será incompatible con el ejercicio de las acciones derivadas de falta de conformidad del bien con el contrato, previstas en el título V del Libro Segundo del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

Disposición adicional quinta. Sistemas alternativos de resolución de conflictos con consumidores

En relación con aquellos contratos regulados en esta ley en los que una de las partes sea un consumidor, en virtud de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, las partes del contrato podrán someter voluntariamente sus conflictos al sistema arbitral de consumo o a otros sistemas de resolución extrajudicial de conflictos que figuren en la lista que publica la Comisión Europea sobre dichos sistemas y que respete los principios establecidos por la normativa de consumo.

Disposición adicional sexta. Buques de guerra españoles

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3.3, los comandantes de los buques de guerra españoles pertenecen a la Armada.

El Ministerio de Defensa regulará la lista oficial de buques de la Armada.

Disposición adicional séptima. Plataforma continental

Los derechos soberanos sobre la plataforma continental española y las ampliaciones de esta más allá del límite de las doscientas millas náuticas se regirán por lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en los restantes tratados internacionales en los que España sea parte y en las normas de Derecho interno que puedan dictarse de conformidad con tales acuerdos internacionales.

Disposición adicional octava. Buques históricos y réplicas

1. Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares podrán matricularse y abanderarse en un registro especial en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno. Dicha reglamentación establecerá, asimismo, un régimen simplificado de certificación e inspección al que estarán sometidos este tipo de buques y embarcaciones.
2. Los buques y embarcaciones incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados Bienes de Interés Cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, además de inscribirse en el registro que se cita en el apartado anterior, gozarán de un régimen especial de carácter fiscal y de la exención de tasas portuarias en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con los instrumentos de fomento y protección reconocidos en la legislación sobre patrimonio histórico.

Disposición adicional novena. Disposiciones especiales en materia de navegación aérea

1. La presente ley no será de aplicación a las aeronaves que se hallen sobre el agua, ni al personal y medios afectos a la actividad de estas, que se sujetarán, a todos los efectos, al régimen establecido en la legislación aeronáutica y los tratados internacionales en la materia. Ello sin perjuicio del cumplimiento por las aeronaves de lo indicado en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74/78) y en el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir abordajes (COLREG-72) en lo que resulte de aplicación, cuando estén sobre el agua.

2. En los espacios marítimos de soberanía nacional, previo acuerdo con la Administración marítima, podrán establecerse, por el Ministerio de Fomento² o el de Defensa, según corresponda, zonas reservadas con carácter exclusivo a la navegación aérea. Estas zonas se regirán por lo previsto en la legislación aeronáutica, así como en la normativa marítima en materia de seguridad marítima y de lucha contra la contaminación, estando bajo el control de las autoridades de aviación civil o militar, en lo que se refiera al amerizaje o despegue y al control de las aeronaves. El balizamiento de estas áreas, en el caso de ser necesario, se realizará siguiendo los criterios de la Asociación Internacional de Señalización Marítima.
3. Reglamentariamente se establecerán las disposiciones necesarias para regular la coordinación con la Administración marítima competente de la circulación de las aeronaves fuera de las zonas reservadas para la navegación aérea, el balizamiento de estas áreas, que se harán siguiendo los criterios de la Asociación Internacional de Señalización Marítima, y el uso de sistemas de radiocomunicación, así como los requisitos exigibles a las tripulaciones de vuelo de dichas aeronaves.

Disposición adicional décima. Aranceles notariales y registrales

El Gobierno aprobará los aranceles correspondientes a la intervención de los notarios y registradores de la propiedad y mercantiles para la inscripción de buques, embarcaciones y artefactos navales en la sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

Disposición transitoria primera. Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones en tramitación

Los expedientes administrativos sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas que se hallaren en tramitación a la entrada en vigor de la presente ley, seguirán rigiéndose hasta su completa terminación por las disposiciones de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

Hasta la constitución del Consejo de Arbitrajes Marítimos y de los Auditores de Arbitrajes Marítimos, continuarán desempeñando sus actuales funciones el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes con arreglo a lo dispuesto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

2. Las referencias al Ministerio de Fomento realizadas tanto en la Ley de Navegación Marítima como en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se entenderán hechas al ministerio competente en materia de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que actualmente es el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Disposición transitoria segunda. Régimen de las entidades navieras en función del tonelaje

A efectos de la aplicación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje regulado en el capítulo XVII del título VII del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, las definiciones y demás conceptos establecidos en esta ley serán de aplicación a las solicitudes presentadas a partir de su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única. Derogación de normas

A la entrada en vigor de la presente ley quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma y, en todo caso, las siguientes:

- a) Los artículos 2131 a 2161 y 2168 a 2174 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881.
- b) El párrafo primero del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882.
- c) El Libro III y los artículos 19.3, 951 a 954 del Código de Comercio, aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885.
- d) La Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.
- e) La Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893.
- f) La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, excepto las disposiciones del título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias.
- g) La disposición final vigésima sexta de la Ley 1/2000, de 1 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
- h) Los artículos 261 y 262, y la letra f) del artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- i) La disposición transitoria décima de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final primera. Reglas de Rotterdam

En caso de que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de transportes internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, firmado el 23 de septiembre de 2009 (Reglas de Rotterdam) entre en vigor, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para introducir las modificaciones necesarias en esta ley.

Disposición final segunda. Reforma de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil

Uno. El apartado 2 del artículo 681 de la Ley de Enjuiciamiento Civil queda redactado como sigue:

«2. Cuando se reclame el pago de deudas garantizadas por hipoteca naval, lo dispuesto en el apartado anterior solo podrá ejercitarse en los casos descritos en el artículo 140.a) y e) de la Ley de Navegación Marítima.

En los casos indicados en las letras c) y d) del referido artículo, la acción solo podrá ejercitarse previa constatación de la situación real del buque a través de certificación emitida por la administración competente y en el caso de la letra b) será necesario que se presente testimonio de la ejecutoria en que conste la declaración de concurso».

Dos. El apartado 3 del artículo 685 de la Ley de Enjuiciamiento Civil queda redactado como sigue:

«3. A los efectos del procedimiento regulado en el presente capítulo se considerará título suficiente para despachar ejecución el documento privado de constitución de la hipoteca naval inscrito en el Registro de Bienes Muebles conforme a lo dispuesto en el artículo 128 de la Ley de Navegación Marítima».

Disposición final tercera. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre:

Uno. Se modifica la letra j) del artículo 26 que queda redactada como sigue:

«j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento».

Dos. Se modifica el apartado 3 del artículo 62 que queda redactado como sigue:

«3. Las autoridades portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los

puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan».

Tres. Se modifica la letra f) del artículo 106 que queda redactada como sigue:

«f) El servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías».

Cuatro. Se modifica la letra b) del artículo 263, que queda redactada como sigue:

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

Cinco. Se introduce un nuevo apartado 10 al artículo 265, que queda redactado como sigue:

«10. En todo procedimiento de investigación se deberán respetar sin excepciones los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo».

Seis. Se modifica la letra g) del artículo 266.4, que queda redactada como sigue:

«g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las autoridades portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos».

Siete. Se añade una nueva disposición adicional trigésima cuarta:

«Disposición adicional trigésima cuarta. Tasa por la emisión del certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente

1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.
2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.
4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.
5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.
6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

Ocho. Se añade una nueva disposición adicional trigésima quinta:

Disposición adicional trigésima quinta. Actualización de las cuantías de las tasas

Las cuantías de las tasas reguladas en el título IV del Libro Segundo de la presente ley podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social

Se modifica el apartado cinco del artículo 12 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que queda redactado como sigue:

«Cinco. El pago de la tasa se realizará mediante ingreso en efectivo en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, bien en forma de autoliquidación o de acuerdo con la liquidación que le será presentada por la Administración, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

La tasa a satisfacer por la prestación de los servicios o actividades relacionados en los números 15, 17, 18, 31, 36 y 41 del apartado siete de este artículo será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

El pago de la tasa es requisito indispensable para la entrega del correspondiente certificado.

La cuantía de esta tasa podrá ser modificada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado».

Disposición final quinta. Modificación de la Sección Primera de la tasa por servicios sanitarios «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo y Aéreo» anexa al Decreto 474/1960, de 10 de marzo, por el que se convalidan las tasas por servicios sanitarios

Se modifica la Sección Primera de la tasa por servicios sanitarios «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo y Aéreo», anexa al Decreto 474/1960, de 10 de marzo, que pasa a denominarse «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo», con la siguiente redacción:

«Conceptos:

1. Expedición de certificados de control de sanidad a bordo o Exención de Control de Sanidad a Bordo:

Toneladas brutas	Inspección en horario laboral Euros	Inspección fuera de horario laboral* Euros
Hasta 500 T	89,68	134,52
De 501 A 3000 T	176,77	265,15
De 3001 A 10 000 T	231,94	347,91
Más de 10 000 T	287,11	430,66

* Cuando la actividad se realice por conveniencia del solicitante fuera del horario laboral establecido se incrementará el 50 % la tarifa inicial.

2. Expedición de la prórroga del certificado de sanidad a bordo: 11,14 euros.
3. Expedición del certificado sanitario de reconocimiento por abanderamiento:
 - Hasta 100 T: 50,47 euros.
 - De 101 a 1000 T: 70,07 euros.
 - De 1001 a 1500 T: 89,68 euros.
 - De 1501 a 2000 T: 109,3 euros.
 - De 2001 a 4000 T: 128,89 euros.
 - Más de 4000 T: 148,49 euros.
4. Reconocimiento de los botiquines de los buques de pasaje y embarcaciones de recreo:
 - Tipo A y B: 22,6 euros.
 - C y número 4: 16,93 euros.»

Disposición final sexta. Títulos competenciales

Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6ª y 20ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil, procesal y de marina mercante.

Disposición final séptima. Cláusula relativa a Gibraltar

El presente texto legal no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar, que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, entre las Coronas de España y Gran Bretaña.

Disposición final octava. Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras

1. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Justicia y de Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de las normas previstas en esta ley sobre Registro de Bienes Muebles y el Registro de Buques y Empresas Navieras, así como la coordinación entre los mismos.
2. Reglamentariamente, a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el ámbito de sus respectivas competencias, se asegurará la coordinación del Registro de Buques y Empresas Navieras y del Censo de la Flota Pesquera Operativa.

Disposición final novena. Habilitación al Gobierno

1. Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición.
2. Asimismo, se autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

Disposición final décima. Habilitación al Gobierno para la modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el Régimen de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos

1. Dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los juzgados marítimos permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración marítima.
2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cualesquiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.

Disposición final undécima. Remisión a las Cortes Generales de Proyecto de ley

En el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley el Gobierno remitirá a las Cortes Generales, para su tramitación, un proyecto de ley para regular el abandono de bienes muebles y los procedimientos de venta, subasta notarial, electrónica y enajenación de los mismos.

Disposición final duodécima. Entrada en vigor

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

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 24 de julio de 2014.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,

MARIANO RAJOY BREY

Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

- Los arts. 69, 109, 118 y 128 fueron modificados por la Ley 9/2015, de 25 de mayo, de Medidas Urgentes en Materia Concursal.
- El art. 101.2 fue modificado por Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

II

**Real Decreto
Legislativo 2/2011,
de 5 de septiembre,
por el que se
aprueba el Texto
Refundido de la
Ley de Puertos del
Estado y de la
Marina Mercante**

Índice del articulado

Preámbulo

Artículo único. Aprobación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 234

Disposición adicional única. Remisiones normativas 234

Disposición derogatoria única. Derogación normativa 234

Disposición final única. Entrada en vigor 234

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales 235

CAPÍTULO I

Objeto de la ley 235

Artículo 1. Objeto de la ley 235

CAPÍTULO II

Puertos 235

Artículo 2. Puertos marítimos: concepto 235

Artículo 3. Puertos comerciales 236

Artículo 4. Puertos de interés general 238

Artículo 5. Espacios portuarios de competencia autonómica 239

CAPÍTULO III

Marina Mercante 240

Artículo 6. Marina Mercante 240

Artículo 7. Objetivos 241

Artículo 8. Zonas y tipos de navegación.....241

Artículo 9. Flota civil y plataformas fijas..... 242

Artículo 10. Empresas navieras.....243

LIBRO PRIMERO

Sistema portuario de titularidad estatal

TÍTULO I

Organización y gestión 244

CAPÍTULO I

Disposiciones generales.....244

Artículo 11. Competencia de la Administración General del Estado 244

Artículo 12. Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Fomento 244

Artículo 13. Gestión.....244

Artículo 14. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración General del Estado.....244

Artículo 15. Reserva de zonas 245

CAPÍTULO II

Administración portuaria estatal 245

Sección 1ª: Organismo Público Puertos del Estado 245

Artículo 16. Denominación y naturaleza..... 245

Artículo 17. Competencias..... 246

Artículo 18. Funciones.....247

Artículo 19. Recursos económicos de Puertos del Estado 249

Artículo 20. Órganos rectores 249

Artículo 21. Consejo Rector: Composición y funciones 250

Artículo 22. Presidente: Nombramiento y funciones.....251

Artículo 23. Consejo Consultivo de Puertos del Estado 252

Sección 2ª: Autoridades portuarias.....252

Artículo 24. Denominación y naturaleza.....252

Artículo 25. Competencias.....	253
Artículo 26. Funciones	254
Artículo 27. Recursos económicos de las autoridades portuarias	256
Artículo 28. Ámbito territorial	257
Artículo 29. Órganos.....	257
Artículo 30. Consejo de Administración: composición, funciones e incompatibilidades.....	258
Artículo 31. Presidente: nombramiento y funciones	261
Artículo 32. Vicepresidente: designación y funciones.....	262
Artículo 33. Director	262
Artículo 34. Consejo de Navegación y Puerto	263
Artículo 35. Impugnación y revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias.....	263

TÍTULO II

Régimen presupuestario, tributario, patrimonial, de funcionamiento y control.....	265

CAPÍTULO I

Régimen presupuestario	265
Artículo 36. Régimen jurídico	265
Artículo 37. Presupuestos y programas consolidados	265
Artículo 38. Presupuestos y programas individuales	266

CAPÍTULO II

Régimen contable.....	266
Artículo 39. Régimen contable	266

CAPÍTULO III

Régimen de fiscalización y control	267
Artículo 40. Régimen de fiscalización y control.....	267

CAPÍTULO IV

Régimen tributario 268

Artículo 41. Régimen tributario..... 268

CAPÍTULO V

Régimen patrimonial..... 269

Artículo 42. Patrimonio propio de los organismos portuarios..... 269

Artículo 43. Adscripción, adquisición y afectación de bienes a los organismos públicos portuarios 269

Artículo 44. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a las autoridades portuarias 269

Artículo 45. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a Puertos del Estado.....271

Artículo 46. Participación en sociedades y otras entidades 271

CAPÍTULO VI

Régimen de los recursos humanos.....272

Artículo 47. Régimen de personal 272

Artículo 48. Retribuciones del personal 273

Artículo 49. Estructura de personal 274

Artículo 50. Selección de personal 274

Artículo 51. Funciones de los organismos públicos portuarios.....274

TÍTULO III

Régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general 275

CAPÍTULO I

Planificación 275

Artículo 52. Instrumentos de planificación.....275

Artículo 53. Plan estratégico de la autoridad portuaria 276

Artículo 54. Plan director de infraestructuras del puerto.....276

Artículo 55. Plan de empresa de la autoridad portuaria 277

CAPÍTULO II

Consideración urbanística de los puertos.....277

Artículo 56. Articulación urbanística de los puertos 277

CAPÍTULO III

Régimen de las obras portuarias 279

Sección 1ª: Construcción y modificación de los puertos 279

Artículo 57. Construcción de nuevos puertos 279

Artículo 58. Ampliación o modificación de puertos..... 279

Sección 2ª: Otras obras..... 280

Artículo 59. Obras en el dominio público portuario 280

Sección 3ª: Disposiciones comunes a las obras portuarias..... 281

Artículo 60. Carácter de interés general 281

Artículo 61. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación 281

TÍTULO IV

Medio ambiente y seguridad 282

Artículo 62. Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario..... 282

Artículo 63. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques..... 283

Artículo 64. Obras de dragado 284

Artículo 65. Planes de emergencia y seguridad 285

TÍTULO V

Dominio público portuario estatal..... 286

CAPÍTULO I

Modelo de gestión 286

Artículo 66. Modelo de gestión del dominio público portuario..... 286

CAPÍTULO II

Dominio público portuario..... 287

Sección 1ª: Bienes integrantes..... 287

Artículo 67. Naturaleza y determinación del dominio público portuario..... 287

Artículo 68. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional 287

Sección 2ª: Espacios y usos portuarios 288

Artículo 69. Delimitación de los espacios y usos portuarios..... 288

Artículo 70. Modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios..... 290

Artículo 71. Efectos de la delimitación de los espacios y usos portuarios sobre las concesiones y autorizaciones..... 291

CAPÍTULO III

Utilización del dominio público portuario estatal..... 292

Sección 1ª: Disposiciones generales..... 292

Artículo 72. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario 292

Artículo 73. Régimen de utilización del dominio público portuario 294

Sección 2ª: Autorizaciones 296

Artículo 74. Clases de autorizaciones..... 296

Artículo 75. Ámbito de aplicación 296

Artículo 76. Iniciación del procedimiento..... 296

Artículo 77. Requisitos de la solicitud..... 296

Artículo 78. Procedimiento de otorgamiento 297

Artículo 79. Concursos 297

Artículo 80. Condiciones de otorgamiento 298

Sección 3ª: Concesiones demaniales 298

Artículo 81. Ámbito de aplicación..... 298

Artículo 82. Plazo de las concesiones..... 300

Artículo 83. Iniciación del procedimiento. Otorgamiento directo..... 302

Artículo 84. Requisitos de la solicitud..... 303

Artículo 85. Procedimiento de otorgamiento..... 304

Artículo 86. Concursos..... 306

Artículo 87. Condiciones de otorgamiento.....	307
Artículo 88. Modificación de concesiones.....	308
Artículo 89. Revisión de concesiones	309
Artículo 90. División y unificación de concesiones.....	310
Artículo 91. Renovación de determinadas concesiones	311
Artículo 92. Actos de transmisión y de gravamen	311
Artículo 93. Garantía provisional y garantía definitiva.....	313
Artículo 94. Garantía de explotación	313
Artículo 95. Disposiciones comunes.....	314
Sección 4ª: Extinción de autorizaciones y concesiones	314
Artículo 96. Causas de extinción.....	314
Artículo 97. Revocación de autorizaciones y concesiones	315
Artículo 98. Caducidad	315
Artículo 99. Rescate de concesiones.....	316
Artículo 100. Efectos de la extinción.....	318
Sección 5ª: Contrato de concesión de obras públicas portuarias	319
Artículo 101. El contrato de concesión de obras públicas portuarias.....	319
Sección 6ª: Medios de ejecución	321
Artículo 102. Ejecución forzosa.....	321
Artículo 103. Desahucio administrativo.....	321

TÍTULO VI

Prestación de servicios 321

CAPÍTULO I

Servicios.....321

Artículo 104. Servicios prestados en los puertos de interés general	321
Artículo 105. Garantías de prestación de los servicios esenciales	322

CAPÍTULO II

Servicios generales.....322

Artículo 106. Concepto de servicios generales.....322

Artículo 107. Régimen de prestación de los servicios generales 323

CAPÍTULO III

Servicios portuarios.....323

Sección 1ª: Concepto y régimen de prestación de los servicios portuarios.....323

Artículo 108. Concepto y clases de servicios portuarios 323

Artículo 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título
habilitante..... 324

Artículo 110. Obligaciones de servicio público portuario.....325

Artículo 111. Limitación del número de prestadores.....326

Artículo 112. Régimen de utilización de los servicios portuarios.....327

Artículo 113. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios..... 328

Artículo 114. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario 331

Artículo 115. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación
del servicio portuario.....333

Artículo 116. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas
de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular..... 334

Artículo 117. Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario.....335

Artículo 118. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario 336

Artículo 119. Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario 336

Artículo 120. Registros de empresas prestadoras de servicios portuarios 337

Artículo 121. Régimen de incompatibilidades.....337

Artículo 122. Separación contable 338

Artículo 123. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.....339

Artículo 124. Comité de servicios portuarios.....339

Artículo 125. Supervisión y promoción de la competencia en la prestación
de los servicios portuarios.....339

Sección 2ª: Servicios técnico-náuticos..... 341

Artículo 126. Definición y características del servicio de practicaje 341

Artículo 127. Definición y características del servicio de remolque portuario	342
Artículo 128. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques	342
Sección 3ª: Servicio al pasaje.....	343
Artículo 129. Definición y alcance del servicio al pasaje.....	343
Sección 4ª: Servicio de manipulación de mercancías.....	344
Artículo 130. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.....	344
Artículo 131. Instrucciones técnicas sobre maquinaria específica	347
Sección 5ª: Servicio de recepción de desechos generados por buques	347
Artículo 132. Régimen de prestación	347
Sección 6ª: Servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios.....	353
Artículo 133. Concepto de autoprestación	353
Artículo 134. Concepto de integración de servicios.....	353
Artículo 135. Requisitos y procedimiento de otorgamiento de las licencias de autoprestación y de integración de servicios.....	354
Artículo 136. Compensaciones económicas.....	355
 CAPÍTULO IV	
Servicio de señalización marítima.....	355
Artículo 137. Concepto y regulación.....	355
 CAPÍTULO V	
Servicios comerciales	358
Artículo 138. Definición y régimen de aplicación	358
Artículo 139. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.....	358
Artículo 140. Servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias.....	359
Artículo 141. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.....	359

CAPÍTULO VI

Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías..... 360

Sección 1ª: Sociedades de gestión de la puesta a disposición de trabajadores..... 360

Artículo 142. Modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios 360

Artículo 143. Capital social y su distribución 360

Artículo 144. Órgano de gobierno 360

Artículo 145. Impugnación de acuerdos..... 360

Artículo 146. Régimen económico 360

Artículo 147. Garantías..... 360

Artículo 148. Obligación de aportación de información..... 360

Sección 2ª: Régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías..... 360

Artículo 149. Tipos de relaciones laborales..... 360

Artículo 150. Régimen laboral común..... 361

Artículo 151. Régimen laboral especial..... 361

Artículo 152. Formación continua..... 361

Sección 3ª: Requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías..... 361

Artículo 153. Cualificación exigida 361

Artículo 154. Excepciones a la exigencia de titulación..... 361

Sección 4ª: Utilización de los servicios de la SAGEP por las empresas autorizadas a la realización de actividades comerciales del artículo 130.3.c) de esta ley 361

Artículo 155. Solicitud de oferta a la SAGEP 361

TÍTULO VII

Régimen económico 362

CAPÍTULO I

Principios y compensación y asistencia interportuarias..... 362

Artículo 156. Autofinanciación del sistema portuario..... 362

Artículo 157. Cálculo de la rentabilidad anual	363
Artículo 158. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos.....	363
Artículo 159. Fondo de Compensación Interportuario.....	363
Artículo 159 bis. Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria	366
Artículo 160. Financiación y asistencia.....	367

CAPÍTULO II

Régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios 368

Sección 1ª: Tasas portuarias; disposiciones generales..... 368

Artículo 161. Tasas portuarias	368
Artículo 162. Régimen jurídico.....	369
Artículo 163. Rendimiento de las tasas.....	369
Artículo 164. Importe de las tasas	369
Artículo 165. Bonificaciones.....	370
Artículo 166. Coeficientes correctores	370
Artículo 167. Repercusión en régimen de estimación simplificada.....	372
Artículo 168. Publicación	372
Artículo 169. Exenciones del pago de la tasa de ocupación.....	372
Artículo 170. Exenciones del pago de la tasa de actividad.....	373
Artículo 171. Exenciones del pago de las tasas de utilización y ayudas a la navegación.....	373
Artículo 172. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas.....	374

Sección 2ª: Tasa de ocupación.....375

Artículo 173. Hecho imponible.....	375
Artículo 174. Sujetos pasivos	375
Artículo 175. Base imponible.....	375
Artículo 176. Tipo de gravamen.....	377
Artículo 177. Valor de los terrenos y las aguas del puerto.....	378
Artículo 178. Reflejo, actualización y revisión de la cuota íntegra.....	379
Artículo 179. Devengo, exigibilidad y pago	380
Artículo 180. Oferta de importes adicionales en concursos.....	380

Artículo 181. Bonificaciones.....	381
Artículo 182. Bonificaciones singulares	385
Sección 3ª: Tasa de actividad	386
Artículo 183. Hecho imponible	386
Artículo 184. Sujeto pasivo	386
Artículo 185. Devengo.....	386
Artículo 186. Cálculo de la cuota	387
Artículo 187. Criterios para la fijación de la base imponible	387
Artículo 188. Criterios y límites para la fijación del tipo de gravamen.....	387
Artículo 189. Fijación de la base imponible y el tipo de gravamen	389
Artículo 190. Actualización de la base imponible.....	390
Artículo 191. Exigibilidad de la tasa	390
Artículo 192. Importes adicionales en concursos	390
Sección 4ª: Tasas de utilización.....	390
Artículo 193. Ámbito de aplicación	390
Subsección 1ª Tasa del buque (T-1)	391
Artículo 194. Hecho imponible.....	391
Artículo 195. Sujetos pasivos	391
Artículo 196. Devengo de la tasa	392
Artículo 197. Cuota íntegra por acceso y estancia en Zona I o interior de las aguas portuarias.....	392
Artículo 198. Cuota íntegra por atraque en Zona II y en diques exentos en Zona I.....	396
Artículo 199. Cuota íntegra por fondeo en la Zona II o exterior de las aguas portuarias	396
Artículo 200. Tiempo de estancia	397
Artículo 201. Servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y servicio marítimo regular.....	397
Artículo 202. Cuantías básicas.....	399
Artículo 203. Arqueo bruto del buque	399
Artículo 204. Prolongación de estancia no autorizada	399

Subsección 2ª Tasa del pasaje (T-2)	400
Artículo 205. Hecho imponible	400
Artículo 206. Sujetos pasivos	400
Artículo 207. Devengo de la tasa	400
Artículo 208. Cuota íntegra	400
Artículo 209. Estimación simplificada.....	403
Artículo 210. Cuantía básica	403
Subsección 3ª Tasa de la mercancía (T-3)	403
Artículo 211. Hecho imponible.....	403
Artículo 212. Sujetos pasivos.....	404
Artículo 213. Devengo.....	405
Artículo 214. Cuota íntegra en instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o autorización	405
Artículo 215. Cuota íntegra en terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización	409
Artículo 216. Cuota íntegra en otros supuestos	409
Artículo 217. Cuantía básica.....	410
Artículo 218. Hecho imponible	410
Artículo 219. Sujetos pasivos	411
Artículo 220. Devengo.....	412
Artículo 221. Base imponible.....	412
Artículo 222. Tipo de gravamen.....	413
Subsección 5ª Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)	413
Artículo 223. Hecho imponible.....	413
Artículo 224. Sujetos pasivos	414
Artículo 225. Devengo de la tasa	414
Artículo 226. Cuota íntegra.....	414
Artículo 227. Superficie ocupada por el buque o embarcación.....	416
Artículo 228. Pago anticipado y en régimen simplificado de la tasa	416
Artículo 229. Cuantía básica.....	417
Artículo 230. Buques o embarcaciones con base en el puerto	417

Subsección 6ª Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).....	417
Artículo 231. Hecho imponible.....	417
Artículo 232. Sujetos pasivos.....	418
Artículo 233. Devengo de la tasa.....	419
Artículo 234. Cuota íntegra.....	419
Artículo 235. Cuantía básica.....	420
Artículo 236. Exenciones.....	420
Sección 5ª: Tasa de ayudas a la navegación.....	420
Artículo 237. Hecho imponible.....	420
Artículo 238. Sujetos pasivos	420
Artículo 239. Devengo de la tasa	421
Artículo 240. Cuota íntegra.....	421
Artículo 241. Pago de la tasa	423
Artículo 241 bis. Ingresos de la tasa de ayudas a la navegación que corresponden a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil	424
Artículo 242. Exigencia anticipada de la tasa	424
Artículo 243. Justificación del pago.....	425
Artículo 244. Convenios interadministrativos.....	425
Sección 6ª: Bonificaciones.....	425
Artículo 245. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización	425

CAPÍTULO III

Precios privados por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias 431

Artículo 246. Tarifas por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias	431
Artículo 247. Exigibilidad de las tarifas	431
Artículo 248. Prescripción	432
Artículo 249. Suspensión del servicio	432
Artículo 250. Reclamación previa a la vía judicial civil.....	432

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

TÍTULO I

Explotación naviera y régimen de las navegaciones	433

CAPÍTULO I

Buques y empresas navieras	433

Artículo 251. Registro de Buques y Empresas Navieras	433

Artículo 252. Abanderamiento de buques.....	434

Artículo 253. Dotaciones de los buques.....	434

Artículo 254. Responsabilidad civil.....	435

CAPÍTULO II

Comercio exterior de buques	435

Artículo 255. Importación y exportación de buques.....	435

CAPÍTULO III

Navegación interior	436

Artículo 256. Régimen de la navegación interior	436

CAPÍTULO IV

Navegación de cabotaje.....	437

Artículo 257. Navegación de cabotaje.....	437

CAPÍTULO V

Navegación exterior y extranacional.....	437

Artículo 258. Navegación exterior y extranacional	437

CAPÍTULO VI

Consignatarios de buques	438

Artículo 259. Consignatario de buques.....	438

CAPÍTULO VII
Establecimiento de obligaciones de servicio público 438
Artículo 260. Establecimiento de obligaciones de servicio público 438

CAPÍTULO VIII
Conferencias marítimas y consejos de usuarios 439
Artículo 261. Conferencias marítimas y consejos de usuarios 439
Artículo 262. Obligaciones de información y consulta 439

TÍTULO II
Administración marítima.....440

CAPÍTULO I
Administración central.....440
Artículo 263. Competencias del Ministerio de Fomento 440
Artículo 264. Del servicio público de salvamento 442
Artículo 265. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes
e Incidentes Marítimos (CIAIM) 443

CAPÍTULO II
Administración periférica 443
Artículo 266. Capitanía marítima. Funciones..... 443

CAPÍTULO III
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima 445
Artículo 267. Naturaleza, denominación y objeto 445
Artículo 268. Objeto de la Sociedad 445
Artículo 269. Órganos de gobierno y gestión 446
Artículo 270. Consejo de Administración..... 446
Artículo 271. Nombramiento y funciones del presidente 448
Artículo 272. Nombramiento y funciones del director 448
Artículo 273. Régimen de personal..... 448
Artículo 274. Régimen presupuestario 449
Artículo 275. Régimen patrimonial y financiero 449

Artículo 276. Régimen de contratación.....	450
Artículo 277. Contabilidad y régimen de control.....	450

CAPÍTULO IV

Cuerpos de la Marina Civil	451

Artículo 278. Cuerpos de Marina Civil.....	451

TÍTULO III

Servicio de practicaaje.....	451

Artículo 279. Régimen de gestión	451

Artículo 280. Régimen de protección del personal del servicio de practicaaje.....	452

Artículo 281. Responsabilidad	453

TÍTULO IV

Tasas.....	453

CAPÍTULO I

Tasas por servicios de inspección y control	453

Artículo 282. Ámbito y régimen de exigencia	453

CAPÍTULO II

Tasas por actuaciones registrales.....	454

Artículo 283. Clases de tasas.....	454

Artículo 284. Hecho imponible de las tasas.....	454

Artículo 285. Devengo de las tasas.....	455

Artículo 286. Sujetos pasivos	455

Artículo 287. Cuantías exigibles.....	455

Artículo 288. Gestión, liquidación y pago de las tasas.....	455

CAPÍTULO III

Tasa por la emisión o renovación de la libreta marítima	456

Artículo 289. Hecho imponible y devengo	456

Artículo 290. Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago	456

CAPÍTULO IV

Tasas por la emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos..... 456

Artículo 291. Hecho imponible y devengo..... 456

Artículo 292. Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago 457

CAPÍTULO V

Tasa por la emisión de documento del registro sinóptico continuo..... 457

Artículo 293. Hecho imponible y devengo..... 457

Artículo 294. Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago..... 457

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

TÍTULO I

Reglamento de Explotación y Policía de los Puertos del Estado..... 458

Artículo 295. Reglamento de Explotación y Policía 458

TÍTULO II

Funciones de policía especial 459

Artículo 296. Servicio de policía portuaria..... 459

TÍTULO III

Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación 459

Artículo 297. Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino..... 459

Artículo 298. Protección de la navegación libre..... 459

Artículo 299. Asistencia y refugio 460

Artículo 300. Situación de peligro a bordo..... 461

Artículo 301. Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos..... 461

Artículo 302. Buques abandonados..... 461

Artículo 303. Operaciones de desguace..... 462

Artículo 304. Hundimiento de buques 462

TÍTULO IV

Régimen sancionador.....	465

CAPÍTULO I

Infracciones.....	465

Artículo 305. Concepto y clasificación.....	465
Artículo 306. Infracciones leves	465
Artículo 307. Infracciones graves	467
Artículo 308. Infracciones muy graves.....	472
Artículo 309. Prescripción.....	475
Artículo 310. Responsables	475

CAPÍTULO II

Sanciones y otras medidas	477

Sección 1ª: Disposiciones generales.....	477

Artículo 311. Principios generales.....	477

Sección 2ª: Sanciones aplicables.....	478

Artículo 312. Multas y sanciones accesorias	478
Artículo 313. Medidas no sancionadoras.....	480
Artículo 314. Criterios de graduación	481
Artículo 315. Competencia.....	481

Sección 3ª: Indemnización por daños y perjuicios.....	483

Artículo 316. Indemnización por daños y perjuicios	483

Sección 4ª: Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares	483

Artículo 317. Procedimiento.....	483
Artículo 318. Medidas para garantizar el cobro	484
Artículo 319. Obligaciones de consignación de los hechos producidos.....	484
Artículo 320. Retención de buques.....	484
Disposición adicional primera. Zona de servicio	485
Disposición adicional segunda. Zona contigua.....	485
Disposición adicional tercera. Capitanías y capitanes de puerto.....	485

Disposición adicional cuarta. Colaboración interministerial	485
Disposición adicional quinta. Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo	486
Disposición adicional sexta. Transformación de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos y creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.....	487
Disposición adicional séptima. Transformación de la Dirección General de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.....	488
Disposición adicional octava. SAGEP. Transformación y adaptación	489
Disposición adicional novena. Derechos de los trabajadores.....	490
Disposición adicional décima. Autorización extraordinaria de atraque en los puertos españoles	490
Disposición adicional undécima. Mantenimiento de la titularidad de las comunidades autónomas en materia portuaria	490
Disposición adicional duodécima. Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos	490
Disposición adicional decimotercera. Obligaciones de información	490
Disposición adicional decimocuarta. Subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos.....	491
Disposición adicional decimoquinta. Obras e instalaciones portuarias de telecomunicación portuaria en Canarias.....	491
Disposición adicional decimosexta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.....	491
Disposición adicional decimoséptima. Instalaciones de avituallamiento de combustibles.....	495
Disposición adicional decimoctava. Modificación del anexo III	495
Disposición adicional decimonovena. Suspensión de las normas que regulan el servicio de manipulación de mercancías para la pesca congelada	495
Disposición adicional vigésima. Zona geográfica de prestación del servicio de señalización marítima	495
Disposición adicional vigésima primera. Prelación de créditos en los casos de venta judicial de buques.....	495

Disposición adicional vigésima segunda. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje	496
Disposición adicional vigésima tercera. Especialidad en la aplicación del Estatuto Básico del Empleado Público	497
Disposición adicional vigésima cuarta. Aplicación del régimen económico del sistema portuario.....	497
Disposición adicional vigésima quinta. Limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público	497
Disposición adicional vigésima sexta. Compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías y productos agrícolas, plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las Islas Canarias o transformados en estas y de productos para alimentación del ganado procedentes del resto de España concedidas hasta el 31 de diciembre de 2006.....	497
Disposición adicional vigésima séptima. Régimen jurídico y funciones del Consorcio Valencia 2007	498
Disposición adicional vigésima octava. Medidas de apoyo al acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011»	498
Disposición adicional vigésima novena. Aprobación de los pliegos de prescripciones particulares de los servicios	501
Disposición adicional trigésima. Reintegro a la Administración General del Estado	501
Disposición adicional trigésima primera. Suspensión temporal del régimen jurídico que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías	501
Disposición adicional trigésima segunda. Jornada laboral de los trabajadores en los servicios técnico-náuticos.....	502
Disposición adicional trigésima tercera. Responsabilidad medioambiental.....	502
Disposición adicional trigésima cuarta. Tasa por la emisión del certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente.....	502
Disposición adicional trigésima quinta. Actualización de las cuantías de las tasas	502
Disposición adicional trigésima sexta. Servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero.....	503

Disposición adicional trigésima séptima. Incorporación de cláusulas de extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad de jubilación en el ámbito funcional de los estibadores portuarios	503
Disposición transitoria primera. Régimen transitorio establecido por las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General	504
Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, cuya vigencia se mantiene	504
Disposición transitoria tercera. Aplicación de las tasas de utilización a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto.....	507
Disposición transitoria cuarta. Licencias de prestación de servicios portuarios.....	507
Disposición transitoria quinta. Manipulación de medios mecánicos de las autoridades portuarias.....	507
Disposición transitoria sexta. Régimen transitorio aplicable a los planes de utilización de los espacios portuarios y a los planes directores.....	508
Disposición transitoria séptima. Pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos.....	508
Disposición transitoria octava. Autorización para la emisión de certificaciones de servicio.....	508
Disposición transitoria novena. Revisión acuerdos y convenios sobre determinación cuota de la tasa de ayudas a la navegación.....	509
Disposición transitoria décima. Ampliación del plazo de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia	509
Disposición transitoria undécima. Régimen transitorio aplicable a los títulos concesionales otorgados y a los expedientes de prórroga del plazo concesional...	511
Disposición final primera. Fundamento constitucional.....	511
Disposición final segunda. Desarrollo reglamentario.....	511
Disposición final tercera. De los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.....	512
Disposición final cuarta. Seguridad marítima	512

ANEXO I

Puertos de interés general.....	513

ANEXO II

Definiciones a los efectos de esta ley	513

ANEXO III

Asignación de grupos de mercancías.....	517

Modificaciones del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante	518

**Real Decreto Legislativo 2/2011,
de 5 de septiembre, por el que se
aprueba el Texto Refundido
de la Ley de Puertos del Estado
y de la Marina Mercante**

Preámbulo

I

El ejercicio de la autorización parlamentaria de refundición de la pluralidad de normas legales que hasta este momento rigen en las materias portuaria y de la Marina Mercante, otorgada por la disposición final séptima de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, ha requerido la utilización de todas las facultades conferidas en la autorización parlamentaria, que se otorgó con la mayor amplitud permitida por la Constitución. Esta autorización se refiere desde luego, y fundamentalmente, a las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre; 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos del interés general; y 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, pero las tres primeras han sido objeto de diversas modificaciones concretas que igualmente comprende. El resultado actual es un conjunto normativo que, por estar formado, en acumulación, por normas de época, perspectiva y alcance diversos, carece de la trabazón, coherencia y consistencia internas deseables.

El momento fundacional y básico del ordenamiento vigente, por haber definido el modelo portuario estatal y de la Marina Mercante a que éste responde, colocándolo a la altura de las necesidades actuales, es sin duda 1992. Al plasmar dicho modelo, el legislador optó por la regulación conjunta de dos objetos —los puertos y la Marina Mercante— que, no obstante su estrecha imbricación, tienen identidad y, por tanto, señas y requerimientos normativos propios. Si, de un lado, su finalidad confesada, era dar respuesta a una exigencia creciente de desburocratización y eficacia de la gestión precisamente de los puertos, dotando al conjunto del sistema portuario de responsabilidad de la Administración General del Estado, de un marco institucional adecuado al efecto, el tratamiento simultáneo de la Marina Mercante se justifica —aparte la apelación a la salvaguardia del ambiente marino y la potenciación de la navegación de cabotaje— en la comprobación paralela e independiente de su carácter vital, por razón del transporte marítimo, para el desarrollo económico y, por tanto, en la existencia de un interés público en la adecuada dimensión y calidad de su estructura; interés público, cuya satisfacción exige una normativa reguladora adaptada a los constantes cambios de todo orden experimentados por el transporte marítimo.

Pero tan solo cinco años después, en 1997, advierte ya el legislador la procedencia, ante la incidencia creciente de los puertos en la economía española, de una adaptación parcial del modelo de organización portuaria a las circunstancias de un entorno cambiante, cada vez más abierto y libre, cifrando tal adaptación en la profundización de la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias, mediante el fomento

del desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adecuada a las peculiaridades de cada puerto, capaz en todo caso de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces y desarrollar su actividad con criterios empresariales. Lo que no obsta, en el contexto de la organización territorial del Estado y el impacto económico y social que para las comunidades autónomas tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio, a una más intensa participación de estas en la estructura organizativa de las autoridades portuarias, sin perjuicio de la necesaria y efectiva coordinación del entero sistema portuario; extremo este último, cuya actualidad no puede dejar de señalarse.

Apenas algo más de un lustro después el legislador se ve precisado a constatar la necesidad de una renovación legislativa para afrontar los requerimientos derivados del impacto de nuevos acontecimientos y realidades en la década de los años 90 del pasado siglo, en la medida en que en ella ha tenido lugar, en sus propias palabras, una enorme aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, así como de consolidación del mercado interior comunitario y de desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal. Se trata del impacto combinado del desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, los cambios tecnológicos y estratégicos en el sector del transporte marítimo y los procesos de creciente liberalización del mercado de los servicios del transporte, así como sus efectos principales: la competencia interportuaria, a escala nacional e internacional, por atraer los tráficos marítimos internacionales; la competencia intraportuaria entre los distintos prestadores de servicios portuarios en un puerto; y la incorporación a la gestión portuaria del modelo de colaboración público-privada. De ello se hace seguir el crecimiento de la importancia estratégica de los puertos comerciales en tanto que instrumentos claves para el desarrollo de la economía productiva y elementos fundamentales de un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible. La clave se sitúa ahora, por ello, en el logro de un sistema de transporte y de unos puertos eficaces y baratos completamente integrados en el mismo, capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura. Y la consecuencia es la puesta del acento en esta ocasión, sin alterar los rasgos estructurales del modelo establecido en 1992, en los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario y apuesta por la promoción y el incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios; lo que quiere decir también: la incorporación de nuevos mecanismos dirigidos a potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales de acuerdo con la política europea de transportes; el desarrollo de la competencia interportuaria, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera sobre la base de los principios de autosuficiencia económica y cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios bajo principios homogéneos y no discriminatorios; la potenciación de la competencia intraportuaria a través de la regulación de la

prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en régimen de libertad de acceso; la introducción de novedosos elementos en la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional en beneficio de la máxima rentabilización socioeconómica de aquel; el fomento de la inversión privada en las instalaciones y los equipamientos portuarios; y la disminución de los costes del sistema portuario español en aras de la mejora de la competitividad y la capacidad de inversión en las infraestructuras.

El acento económico es más acusado aún en la última, importante y más reciente de las intervenciones mayores del legislador, basada esta vez en la progresión de la importancia económica de la disposición de puertos eficientes y la sintonía con el objetivo de potenciación del modo marítimo/portuario incorporado a la política preconizada por la Unión Europea. En este contexto, la modificación legal —ultimando la puesta al día del modelo portuario estatal en sintonía con el entorno europeo del que forma parte— flexibiliza el modelo tarifario para que cada autoridad portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento e intensifica la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial en los puertos, a fin de que el conjunto de la legislación portuaria pueda ser cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general, asegurando así el cumplimiento de su misión de contribución al desarrollo económico y social.

II

La evolución experimentada por los espacios y servicios portuarios y la navegación y el transporte marítimos desde 1992 ha sido, pues, diversa, pero igualmente notable. Y esta diversidad no ha podido dejar de repercutir, por ello, en la distinta incidencia que en aquella regulación han tenido las sucesivas modificaciones desde su respectiva óptica peculiar.

Por ello, ha sido preciso tanto homogeneizar la terminología empleada sucesivamente por el legislador y dotar de coherencia al instrumental técnico e institucional puesto por éste al servicio de la consecución de los objetivos perseguidos cada vez en sus intervenciones en la materia, como actualizar las múltiples remisiones tanto internas, como a muchas otras normas reguladoras de diferentes sectores en la actualidad ya superadas o formalmente derogadas; es decir: clarificar el contenido de la normativa. Pero, además y con mayor alcance, también resolver las inevitables disfunciones, e incluso contradicciones internas, que inevitablemente presentaban las diferentes capas del ordenamiento regulador de la materia; lo que quiere decir, regularizar y armonizar éste para dotarle de la indispensable coherencia, teniendo también en consideración otras normas posteriores que afectan a la materia objeto de refundición, como el caso de la reciente Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Tarea esta que no ha descuidado tampoco los retoques en los propios textos normativos

considerados indispensables, entre los que merece ser destacada la desagregación, con criterio uniforme, de artículos excesivamente largos, de estructura interna compleja y manejo de notable dificultad, cual acontece sobre todo con relativos a la materia tributaria, concretamente las tasas.

Toda esta labor ha debido complementarse, de un lado, con la incorporación al cuerpo normativo principal de diversas disposiciones introducidas por las reformas posteriores a 1992 a título de adicionales y, de otro lado, con la conversión justamente en adicionales de algunas otras, pocas, determinaciones que, careciendo en origen de carácter estructural —cual sucede con la transformación de ciertas organizaciones de trabajo portuario— la evolución normativa, sin hacerles perder vigencia, ha colocado al margen del sistema legal en sentido estricto. Y se ha cerrado conservando el Derecho transitorio de las sucesivas normas legales a fin de que los supuestos por él regulados no pierdan, en la medida en que continúen precisándola, su referencia normativa; conservación, que se hace de modo que cada régimen transitorio mantenga su identidad propia.

Desde el punto de vista sistemático, finalmente, la refundición no ha podido dejar de traducir sus operaciones en una sistemática actualizada, pero respetuosa, en lo esencial, con la establecida desde 1992. El título preliminar contiene las disposiciones generales referidas al objeto de la ley en las dos materias principales que éste abarca: los puertos responsabilidad de la Administración General del Estado y la Marina Mercante. La entidad propia de estas materias y la complejidad de su respectiva regulación justifica la articulación ulterior de la ley en sendos libros dedicados, respectivamente, a una y otra. En un tercer libro se agrupan las disposiciones referibles indistintamente a ellas, es decir, las de la policía administrativa de los espacios portuarios, la tipificación de infracciones y sanciones y el régimen de ejercicio de la potestad sancionadora.

El Libro Primero se refiere al sistema portuario de titularidad estatal y se articula internamente diferenciando por títulos:

- a)** Los aspectos relativos a la organización responsable de la gestión y al régimen presupuestario, tributario, patrimonial, de funcionamiento y control de dicha organización.
- b)** El régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general y las prescripciones atinentes al medio ambiente y la seguridad.
- c)** El dominio público portuario estatal desde el triple punto de vista de su gestión, su composición y su utilización (concesión y autorización demaniales y concesiones de obras públicas).
- d)** La prestación de servicios generales, portuarios y otros, y, en particular, el régimen del personal dedicado a la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

- e)** El régimen económico del sistema portuario también desde el triple punto de vista de la organización gestora, la utilización del dominio público y la prestación de los servicios.

El Libro Segundo, dedicado a la Marina Mercante, se organiza en los títulos dedicados, respectivamente, a la explotación naviera y régimen de navegaciones, a la administración marítima, al servicio de practica y a las tasas.

Y el Libro Tercero, por último, tiene por objeto el régimen de policía, es decir, un objeto complementario por igual del de los dos libros anteriores, comprendiendo en títulos diferenciados:

- a)** La ordenación de la explotación portuaria.
- b)** Las medidas garantes de la actividad tanto portuaria como de navegación.
- c)** El Derecho sancionador.

En su virtud, a propuesta del ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de septiembre de 2011,

DISPONGO:

Artículo único. Aprobación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición adicional única. Remisiones normativas

Las referencias efectuadas en otras disposiciones a las normas que se integran en el Texto Refundido que se aprueba, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes de este último.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al presente Real Decreto Legislativo y al Texto Refundido que se aprueba y, en particular, las siguientes:

- a) La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- b) La Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- c) La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.
- d) La Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General.

Disposición final única. Entrada en vigor

El presente Real Decreto Legislativo y el Texto Refundido que aprueba entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

Dado en Madrid, el 5 de septiembre de 2011.

JUAN CARLOS R.
El ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto de la ley

Artículo 1. Objeto de la ley

Es objeto de la presente ley:

- a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.
- b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.
- c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
- d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley, y regular la designación por las comunidades autónomas de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias.
- e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.
- f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.
- g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

CAPÍTULO II

Puertos

Artículo 2. Puertos marítimos: concepto

1. A los efectos de esta ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que

permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos marítimos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:
 - a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.
 - b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.
 - c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.
 - d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.
 - e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.
3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre estos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.
4. Los puertos pueden ser comerciales o no comerciales.
5. Asimismo, los puertos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.
6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Artículo 3. Puertos comerciales

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.
3. A los efectos exclusivos de esta ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:
 - a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.
 - b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos, militares, así como de otros buques de Estado y de las Administraciones Públicas cuando esas actividades se desarrollen en el ejercicio de sus competencias y deban realizarse necesariamente en la zona de servicio del puerto.
 - c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.
 - d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.
4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta ley:
 - a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.
 - b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en ellos operaciones comerciales portuarias o estas tengan carácter esporádico y escasa importancia.
 - c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.
 - d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.
5. El Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de Sanidad, Política Social e Igualdad y de Trabajo e Inmigración, autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica, la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación

y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración General del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, en los términos previstos en esta ley, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a usos complementarios de la actividad esencial, a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, así como, igualmente, a otros usos comerciales no estrictamente portuarios, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos a que se refiere el párrafo anterior podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en la delimitación de los espacios y usos portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del Organismo Público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento. Una vez acordada la segregación, se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en esta ley.

Artículo 4. Puertos de interés general

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo I de la presente ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
 - b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una comunidad autónoma.
 - c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
 - d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
 - e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la comunidad autónoma respectiva y, en su caso, de las demás comunidades autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de este.
3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la comunidad autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que esta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Artículo 5. Espacios portuarios de competencia autonómica

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las comunidades autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.

La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las comunidades autónomas no devengará canon a favor de la Administración General del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las comunidades autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración General del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las comunidades autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias que les fueran transferidos y figuren expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración General del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y ser oídos los Ministerios citados en el artículo 57.2 de esta ley, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Los informes versarán sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.
5. Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las comunidades autónomas corresponderá a estas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 64 de esta ley. Asimismo, corresponderá a las comunidades autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía, en la que se entiende incluida la potestad sancionadora.

CAPÍTULO III

Marina Mercante

Artículo 6. Marina Mercante

1. A los efectos de esta ley se considera Marina Mercante:
 - a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma comunidad autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
 - b) La ordenación y el control de la flota civil española.
 - c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
 - d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
 - e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 264.
 - f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
 - g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
 - h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
 - i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
 - j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

- k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el Título II del Libro Segundo de esta ley.
- 2. No se considera Marina Mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. Objetivos

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

- a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.
- b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
- c) La tutela de la seguridad marítima.
- d) La protección del medio ambiente marino.
- e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
- f) El mantenimiento de las navegaciones de interés público.
- g) La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.
- h) La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Artículo 8. Zonas y tipos de navegación

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

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

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

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

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

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

Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

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

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

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

3. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en:
 - a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.
 - b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.
4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.

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

Artículo 9. Flota civil y plataformas fijas

1. A efectos de esta ley se considera flota civil española:
 - a) La flota mercante nacional.
 - b) La flota pesquera nacional.

- c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
 - d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.
2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.
 3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.
 4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

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

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

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

Artículo 10. Empresas navieras

Se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

LIBRO PRIMERO

Sistema portuario de titularidad estatal

TÍTULO I

Organización y gestión

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 11. Competencia de la Administración General del Estado

1. Corresponde a la Administración General del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente ley.
2. Las comunidades autónomas designarán a los órganos de gobierno de las autoridades portuarias, en los términos establecidos en esta ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 12. Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Fomento

Las competencias que a la Administración General del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Fomento a través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por Puertos del Estado y las autoridades portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones o departamentos de la Administración General del Estado.

Artículo 13. Gestión

En los términos establecidos en esta ley, corresponde a las autoridades portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario.

Artículo 14. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración General del Estado

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración General del Estado, ejerciéndose las competencias propias de esta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

Artículo 15. Reserva de zonas

La Administración General del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta ley.

CAPÍTULO II

Administración portuaria estatal

Sección 1ª: Organismo Público Puertos del Estado

Artículo 16. Denominación y naturaleza

1. El Organismo Público Puertos del Estado constituye una entidad de las previstas en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El Organismo Público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido para dicho organismo público en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los

sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de una u otra. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, serán aprobadas por el ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el *Boletín Oficial del Estado*.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.
4. El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del organismo público podrá ser encomendada a los abogados del Estado integrados en los servicios jurídicos del Estado, mediante convenio en el que se determinará la compensación económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

Artículo 17. Competencias

A Puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

- a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta ley.
- b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
- c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.
- d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima española, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.

Artículo 18. Funciones

1. Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

- a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las autoridades portuarias, a través de los planes de empresa que se acuerden con estas, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento.

Cuando una autoridad portuaria considere necesario establecer unos objetivos con horizonte temporal superior a cuatro años, deberá formular un plan a tal fin que deberá ser acordado igualmente con Puertos del Estado.

- b) Ejercer el control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de las autoridades portuarias, en los planes de empresa definidos en la letra a) anterior.
- c) Aprobar la programación financiera y de inversiones de las autoridades portuarias, derivada de los planes de empresa acordados con estas, y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.
- d) Proponer, en su caso, para su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado, las aportaciones que pudieran asignarse en los mismos para inversiones en obras e infraestructuras de las autoridades portuarias.
- e) Emitir informe vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las autoridades portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3 000 000 de euros o estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales.
- f) Definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior y, cuando proceda, con los órganos correspondientes de las comunidades autónomas competentes para la protección de personas y bienes y para el mantenimiento de la seguridad ciudadana.

- g)** Autorizar la participación de las autoridades portuarias en sociedades mercantiles y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurren los supuestos establecidos en el artículo 26.1.p), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros.
 - h)** Planificar, normalizar, inspeccionar y controlar el funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las autoridades portuarias.
 - i)** Ostentar la representación de la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales, cuando no sea asumida por el Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
 - j)** Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las autoridades portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas.
 - k)** Elaborar y someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, previos los trámites establecidos en el artículo 295, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos, e informar sobre la conformidad de las ordenanzas portuarias al modelo de ordenanzas incluido en dicho Reglamento.
 - l)** Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las autoridades portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento.
 - m)** Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en el ámbito portuario.
 - n)** Establecer recomendaciones en determinadas materias para la fijación de objetivos y líneas de actuación de los puertos de interés general, facilitando, asimismo, el intercambio de información entre estos.
 - ñ)** Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.
- 2.** En cumplimiento de estas funciones, Puertos del Estado elaborará anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que comprenderá el análisis de la gestión desarrollada en los puertos de interés general, y que remitirá al Ministerio de Fomento que lo elevará a las Cortes Generales. Las autoridades

portuarias suministrarán a dicho organismo público la información que les sea requerida.

Asimismo, como consecuencia de dicha información, Puertos del Estado podrá establecer directrices técnicas, económicas y financieras para el conjunto del sistema portuario.

Artículo 19. Recursos económicos de Puertos del Estado

1. Los recursos económicos de Puertos del Estado estarán integrados por:

- a)** Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b)** El 4 por ciento de los ingresos devengados por las autoridades portuarias en concepto de tasas, que, a efectos contables, se considerará gasto de explotación para estas y se liquidará con periodicidad trimestral.

En el caso de las autoridades portuarias situadas en los archipiélagos de Baleares y Canarias, y en Ceuta, Melilla y Sevilla, este porcentaje de aportación se establece en el 2 por ciento.

- c)** Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.
- d)** Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e)** Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f)** Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g)** Los procedentes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- h)** Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- i)** Cualquier otro que sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta ley.

Artículo 20. Órganos rectores

Los órganos de gobierno y administración de Puertos del Estado son el Consejo Rector y el presidente.

Artículo 21. Consejo Rector: Composición y funciones

1. El Consejo Rector está integrado por el presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un mínimo de doce y un máximo de quince miembros designados por el ministro de Fomento.
2. El Consejo Rector designará, a propuesta del presidente, un secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá a sus reuniones con voz, pero sin voto.
3. Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.
4. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:
 - a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
 - b) Aprobar la organización del Organismo y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.
 - c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector, con sujeción a lo establecido en el apartado 5 de este artículo, su régimen económico y las funciones del Secretario del Consejo.
 - d) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del Organismo y su programa de actuación plurianual.
 - e) Aprobar las cuentas anuales que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.
 - f) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.
 - g) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.
 - h) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las Administraciones públicas y tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo Rector en su primera reunión.

- i) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.
 - j) Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Fomento.
5. Para que el Consejo Rector pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones el presidente y el secretario, y la mitad al menos de sus miembros presentes o representados. La representación de los miembros del Consejo solo será válida si se confiere por escrito, para cada sesión del Consejo y en favor de otro miembro de este o de su presidente.

Los acuerdos del Consejo Rector serán adoptados por mayoría de votos de los presentes o representados en el Consejo, correspondiendo al presidente dirimir los empates con su voto de calidad.

Artículo 22. Presidente: Nombramiento y funciones

1. El presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del ministro de Fomento.

El presidente podrá simultanear su cargo con el de presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el organismo público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:
- a) Representar de modo permanente al organismo público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos o contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él.
 - b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector y dirigir sus deliberaciones.
 - c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.
 - d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al organismo público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.
 - e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y las cuentas anuales.
 - f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.
 - g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario.

- h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la entidad.
 - i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo le delegue.
 - j) Las demás facultades que le atribuya la presente ley.
3. El presidente podrá delegar en los consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

Artículo 23. Consejo Consultivo de Puertos del Estado

Como órgano de asistencia del Organismo Público Puertos del Estado se creará un Consejo Consultivo que estará integrado por el presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un representante de cada autoridad portuaria, que será su presidente, quien podrá ser sustituido por la persona que designe el Consejo de Administración de la autoridad portuaria de entre sus demás miembros, a propuesta del presidente. Por el Ministerio de Fomento se aprobarán las normas relativas al funcionamiento de este Consejo.

Sección 2ª: Autoridades portuarias

Artículo 24. Denominación y naturaleza

1. Las autoridades portuarias son organismos públicos de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar; dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado; y se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.
2. Las autoridades portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

En la contratación, las autoridades portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebren contratos comprendidos en sus respectivos ámbitos. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de

contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, de 30 de octubre, serán aprobadas por el ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el *Boletín Oficial del Estado*.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Las autoridades portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las comunidades autónomas.
4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del ministro de Fomento y previo informe de la comunidad autónoma, podrá agrupar en una misma autoridad portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración General del Estado ubicados en el territorio de una misma comunidad autónoma para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso, el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.
5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por orden del Ministerio de Fomento, y previo informe de la comunidad autónoma, en el ámbito competencial de una autoridad portuaria ya existente, o serán gestionados por una autoridad portuaria creada al efecto.
6. La creación de una autoridad portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del ministro de Fomento, oído el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública y previo informe de la comunidad autónoma.
7. Será de aplicación a las autoridades portuarias lo previsto en el artículo 16.4.
8. Los actos dictados por las autoridades portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

Artículo 25. Competencias

Corresponden a las autoridades portuarias las siguientes competencias:

- a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia,

economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Artículo 26. Funciones

1. Para el ejercicio de las competencias de gestión atribuidas por el artículo anterior, las autoridades portuarias tendrán las siguientes funciones:
 - a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la autoridad portuaria y su programa de actuación plurianual.
 - b) Gestionar los servicios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.
 - c) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras autoridades.
 - d) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.
 - e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.
 - f) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

- g) Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18.1.a).
- h) Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.
- i) Informar el proyecto de Reglamento de Explotación y Policía de los Puertos, y elaborar y aprobar las correspondientes ordenanzas portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 295, así como velar por su cumplimiento.
- j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento.
- k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.
- l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.
- m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.
- n) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.
- ñ) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las comunidades autónomas, denunciando a estas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.
- o) Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

- p) Autorizar la participación de la autoridad portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la autoridad portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado.

- q) La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.
 - r) Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.
 - s) Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.
 - t) Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.
2. Del ejercicio de las funciones en materia de planificación, proyecto y construcción de obras, gestión del dominio público mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la regulación y control del tráfico portuario, el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con aquel, las tarifas y su aplicación y la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario, las autoridades portuarias deberán suministrar a Puertos del Estado la información que les solicite.

Artículo 27. Recursos económicos de las autoridades portuarias

1. Los recursos económicos de las autoridades portuarias estarán integrados por:
 - a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

- b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.b) y 241 bis de esta ley.
 - c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
 - d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
 - e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
 - f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
 - g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
 - h) El producto de la aplicación del régimen sancionador.
 - i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
 - j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.
2. Corresponde a las autoridades portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiendo ajustarse a los principios establecidos en esta ley.

Artículo 28. Ámbito territorial

El ámbito territorial de competencia de las autoridades portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.

Si una autoridad portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración General del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Artículo 29. Órganos

Los órganos de las autoridades portuarias son los siguientes:

- a) De gobierno: Consejo de Administración y presidente.
- b) De gestión: Director.
- c) De asistencia: Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 30. Consejo de Administración: composición, funciones e incompatibilidades

1. El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros:
 - a) El presidente de la entidad, que lo será del Consejo.
 - b) Un miembro nato, que será el capitán marítimo.
 - c) Un número de vocales comprendido entre 10 y 13, excepto para las Islas Canarias y las Baleares, en cuyo caso podrá llegar a 16 vocales, a establecer por las comunidades autónomas o por las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.
2. La designación por las comunidades autónomas o las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:
 - a) La Administración General del Estado estará representada, además de por el capitán marítimo, por tres de estos vocales, de los cuales uno será un abogado del Estado y otro del Organismo Público Puertos del Estado.
 - b) La comunidad autónoma estará representada, además de por el presidente, por cuatro vocales.
 - c) En el caso de las Islas Canarias cada Cabildo tendrá un representante y en el de las Islas Baleares cada Consell tendrá un representante.
 - d) Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por ciento del resto de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquel o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la autoridad portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.
 - e) El 66 por ciento del resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

La designación de los vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones públicas y entidades y organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el presidente del Organismo Público Puertos del Estado.

Los nombramientos de los vocales del Consejo de Administración a que se refiere la letra c) del apartado primero, tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

La separación de los vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la comunidad autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquellos representen.

3. El Consejo designará a propuesta del presidente, un secretario, que si no fuera miembro de aquel, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto. También formará parte del Consejo, con voz pero sin voto, el director.
4. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las autoridades portuarias:
 - a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la autoridad portuaria, salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
 - b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la autoridad portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de entidades o corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
 - c) El personal laboral de la autoridad portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
 - d) Los que se hallen incurso en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.
 - e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.
5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:
 - a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al presidente.
 - b) Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
 - c) Aprobar, a iniciativa del presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
 - d) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del secretario.

- e) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la autoridad portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.
- f) Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.
- g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.
- h) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.
- i) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.
- j) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.
- k) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este organismo público.
- l) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.
- m) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la autoridad portuaria.
- n) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.
- ñ) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.
- o) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las autoridades portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones públicas y tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.

- p) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.
 - q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.
 - r) Aprobar las ordenanzas del puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de esta ley.
 - s) Ejercer las demás funciones de la autoridad portuaria establecidas en el artículo 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.
6. Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros presentes o representados y, en todo caso, el presidente o vicepresidente y el secretario. La representación de los vocales solo podrá conferirse a otros miembros del Consejo por escrito y para cada sesión.

Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados. No obstante, para el nombramiento del director así como para el ejercicio de las funciones a que se refieren las letras e), f) y g) del apartado 5 de este artículo, será necesario que los acuerdos se adopten por mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración. El presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

Artículo 31. Presidente: nombramiento y funciones

1. El presidente de la autoridad portuaria será designado y separado por el órgano competente de la comunidad autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación, una vez haya sido comunicada al ministro de Fomento será publicada en el correspondiente Diario Oficial y en el *Boletín Oficial del Estado*.

El presidente podrá simultanear su cargo con el de presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la autoridad portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

2. Corresponden al presidente las siguientes funciones:
- a) Representar de modo permanente a la autoridad portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
 - b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones. La convocatoria podrá tener

lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.

- c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
 - d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la autoridad portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
 - e) Presentar al Consejo de Administración el plan de empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.
 - f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el director los pagos o movimientos de fondos.
 - g) Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue.
 - h) Las demás facultades que le atribuye la presente ley.
3. Corresponde al presidente velar por el cumplimiento de las obligaciones que esta ley atribuye a las autoridades portuarias ante Puertos del Estado, especialmente en relación a las disposiciones y actos cuya aprobación o informe corresponde a este, así como la de suministrar al mismo toda la información de interés para el sistema portuario estatal.

Artículo 32. Vicepresidente: designación y funciones

1. El Consejo de Administración, a propuesta de su presidente, nombrará, de entre sus miembros, un vicepresidente, no pudiendo recaer este cargo ni en el director ni en el secretario.
2. El vicepresidente sustituye al presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el presidente o el Consejo de Administración.

Artículo 33. Director

1. El director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.
2. Corresponden al director las siguientes funciones:
 - a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la autoridad portuaria, así como la elevación al presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

- b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.
- c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

Artículo 34. Consejo de Navegación y Puerto

1. Como órgano de asistencia e información de la capitanía marítima y del presidente de cada autoridad portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

- a) Las entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.
 - b) Las corporaciones de Derecho Público y entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.
 - c) Los sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la autoridad portuaria.
2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes autoridades portuarias.

Artículo 35. Impugnación y revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias

1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las autoridades portuarias u omisiones de los mismos que sean contrarios a lo prevenido en el plan de empresa, aprobado con arreglo a lo previsto en el artículo 52 o que incurran en cualquier otra infracción de lo previsto en esta ley, podrán ser recurridos ante el ministro de Fomento, en el plazo de un mes, computado desde que se tenga conocimiento de su contenido. Este recurso se regirá por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Están

legitimados para interponer el citado recurso, la comunidad autónoma en que se ubique la autoridad portuaria y Puertos del Estado, oídas, en su caso, las organizaciones empresariales o sindicales interesadas, que sean relevantes en el ámbito portuario estatal. En los recursos presentados por Puertos del Estado, será preceptivo el informe previo de la comunidad autónoma en la que se ubique la autoridad portuaria. Asimismo, se recabará informe de Puertos del Estado cuando el recurso sea interpuesto por una comunidad autónoma.

2. El recurso a que se refiere el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las facultades de revisión de oficio reguladas en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:
 - a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiendo su tramitación al Ministerio de Fomento o al órgano en el que delegue.
 - b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación.
 - c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.
 - d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será competente para resolver sobre la revisión el Ministerio de Fomento u órgano en quien este delegue.
 - e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.
 - f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

TÍTULO II

Régimen presupuestario, tributario, patrimonial, de funcionamiento y control

CAPÍTULO I

Régimen presupuestario

Artículo 36. Régimen jurídico

Puertos del Estado y las autoridades portuarias se regirán en materia presupuestaria por lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les resulten de aplicación.

Artículo 37. Presupuestos y programas consolidados

1. Puertos del Estado elaborará anualmente, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 64 y 65 de la Ley General Presupuestaria, los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual consolidados del sistema portuario de titularidad estatal que, una vez aprobados por el Consejo Rector de Puertos del Estado, serán remitidos al Ministerio de Fomento para su tramitación en la forma establecida en el artículo 66 de la citada ley e integración en los Presupuestos Generales del Estado.

Los presupuestos y el programa de actuación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal integrarán los presupuestos y programas individuales de las autoridades portuarias y del Organismo Público Puertos del Estado, y habrán de sujetarse a las disposiciones que, en su caso, sean de aplicación del Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, así como a los criterios y directrices de la política presupuestaria del Gobierno. Para esta consolidación se respetarán íntegramente los planes de empresa aprobados para cada autoridad portuaria.

2. Las variaciones de los presupuestos de explotación y capital consolidados se ajustarán a lo previsto en el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, y se tramitarán a propuesta de Puertos del Estado.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones del presupuesto de explotación o del presupuesto de adquisiciones de inmovilizado que incrementen las cuantías totales de dichos presupuestos consolidados serán aprobadas por el ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado. En los demás casos, la variación de las dotaciones presupuestarias será autorizada por Puertos del Estado.

Artículo 38. Presupuestos y programas individuales

1. Las autoridades portuarias aprobarán cada año los proyectos de presupuestos de explotación y capital y de programa de actuación plurianual individuales, que se ajustarán a las previsiones económico-financieras y a la programación financiera y de inversiones acordadas con Puertos del Estado en el marco de los respectivos planes de empresa.

En la elaboración de dichos proyectos las autoridades portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales que establezca Puertos del Estado. Dichos proyectos serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, junto con los individuales de Puertos del Estado, en los presupuestos y programas consolidados.

Por el Ministerio de Economía y Hacienda se establecerá la información complementaria que junto a dichos proyectos deberá ser tramitada a la Dirección General de Presupuestos.

2. Cuando a nivel consolidado no concurren las previsiones a que se refiere el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas por los Consejos de Administración de las autoridades portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales. De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.

No obstante, cuando las modificaciones internas representen incremento de los gastos de personal o afecten a la programación de inversiones, deberán ser aprobadas por Puertos del Estado.

Las modificaciones de los presupuestos individuales de los organismos públicos portuarios por reasignaciones de dotaciones presupuestarias entre los mismos que no incrementen la cuantía total de los presupuestos consolidados, serán aprobadas por Puertos del Estado.

CAPÍTULO II

Régimen contable

Artículo 39. Régimen contable

1. Los organismos públicos portuarios ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación.

Para garantizar la necesaria homogeneidad contable, en el marco de la normativa prevista en el párrafo anterior, Puertos del Estado establecerá directrices relativas

a los criterios valorativos, así como a la estructura y normas de elaboración de las cuentas anuales, que deberán ser aplicadas por las autoridades portuarias.

2. El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.
3. Las cuentas anuales, con el contenido determinado por el Plan General de Contabilidad vigente, deberán formularse, según el caso, por el presidente de la autoridad portuaria o de Puertos del Estado, en el plazo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico y, una vez auditadas por la Intervención General de la Administración General del Estado, serán aprobadas, según el caso, por los respectivos consejos de administración de las autoridades portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado. La aprobación deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Los resultados de cada ejercicio, positivos o negativos, se aplicarán a las correspondientes cuentas de resultados acumulados integrantes de los fondos propios del organismo, y se destinarán a las funciones previstas en la ley para el mismo.

4. Puertos del Estado elaborará anualmente una memoria, balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de flujos de efectivo y estado de cambios en el patrimonio neto agregados del sistema portuario de titularidad estatal, que se incluirán en el informe relativo a la ejecución de la política portuaria que se eleve anualmente a las Cortes Generales. Dicho informe incorporará como anexo los mismos datos de cada autoridad portuaria.

CAPÍTULO III

Régimen de fiscalización y control

Artículo 40. Régimen de fiscalización y control

1. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos portuarios se ejercerá, de conformidad con lo establecido en el artículo 140 de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas.
2. Las autoridades portuarias y Puertos del Estado estarán sometidas a la obligación de rendir cuentas de sus operaciones ante el Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado. Dichas cuentas se formarán y rendirán de acuerdo con los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad vigente para la empresa española y disposiciones que lo desarrollen.

Serán cuentadantes los presidentes de las autoridades portuarias y de Puertos del Estado, siendo responsables de la información contable y de la rendición de las cuentas, debidamente autorizadas, en los plazos fijados al efecto.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria y conforme a lo establecido en el artículo 18.1.b) de esta ley, el control de objetivos previsto en la Ley General Presupuestaria, será competencia de Puertos del Estado respecto de las autoridades portuarias, y de la Intervención General de la Administración del Estado y del Ministerio de Fomento respecto de Puertos del Estado.
4. Puertos del Estado ejercerá sobre el sistema portuario, a través de los correspondientes planes de control, la función de control interno con el objeto de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de las leyes y normas aplicables.
5. Los informes de control serán elevados por los presidentes de las autoridades portuarias a los respectivos consejos de administración, y por el de Puertos del Estado al Consejo Rector, junto con la propuesta de medidas que, en su caso, proceda adoptar. El presidente de Puertos del Estado elevará al Ministerio de Fomento todos los informes de control realizados sobre los organismos públicos portuarios.
6. Puertos del Estado acordará con las autoridades portuarias la adopción de las medidas correctoras de las deficiencias que se detecten en los informes de control, realizando el seguimiento periódico de su cumplimiento, e informará de su adaptación a los distintos órganos de control.

CAPÍTULO IV

Régimen tributario

Artículo 41. Régimen tributario

Las autoridades portuarias y Puertos del Estado quedan sometidos al mismo régimen tributario que corresponde al Estado, sin perjuicio de la aplicación a las autoridades portuarias del régimen general en el Impuesto sobre Sociedades y a Puertos del Estado del régimen de entidades parcialmente exentas en dicho impuesto, a cuyo efecto los ingresos por la prestación de servicios comerciales tendrán la consideración de ingresos procedentes de explotaciones económicas.

El régimen tributario del dominio público portuario será el mismo que el establecido para el dominio público marítimo-terrestre.

CAPÍTULO V

Régimen patrimonial

Artículo 42. Patrimonio propio de los organismos portuarios

Para el cumplimiento de los fines que les son propios, las autoridades portuarias y Puertos del Estado tendrán un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuya como propios, los que adquieran en el futuro por cualquier título o les sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

Artículo 43. Adscripción, adquisición y afectación de bienes a los organismos públicos portuarios

1. Los bienes patrimoniales del Estado que se adscriban a los organismos públicos portuarios y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

Los organismos públicos portuarios podrán ejercer en cualquier momento respecto de estos bienes las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración del Estado la legislación de costas.

2. El cambio de afectación de bienes de dominio público estatal a favor de los organismos públicos portuarios, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará singularmente por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Fomento, salvo cuando estos nuevos bienes procedan de la ejecución por dichos organismos de nuevas obras e instalaciones o sean adquiridos en el desarrollo de sus actividades, o mediante la aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios de conformidad con lo previsto en el artículo 69 de esta ley.

Artículo 44. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a las autoridades portuarias

1. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria e informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la autoridad portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio

del Estado. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 3 000 000 de euros y no exceda de 18 000 000 de euros, su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

Sólo se admitirá la cesión gratuita de los bienes desafectados a favor de las Administraciones públicas y para fines de utilidad pública o interés social. Si los bienes cedidos no fueran destinados al uso previsto, o dejaren de serlo posteriormente, se considerará resuelta la cesión y revertirán aquellos a la autoridad portuaria, teniendo derecho a percibir el valor de los detrimentos o deterioros experimentados. La cesión deberá ser autorizada por Puertos del Estado, previo informe de la Dirección General de Patrimonio del Estado que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que sea emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18 000 000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

En el caso de que los bienes declarados innecesarios conserven las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, de los definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se declarará por el ministro de Fomento su incorporación automática al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha ley.

Sin embargo, cuando deban adoptarse medidas medioambientales correctoras sobre los referidos bienes, las mismas se acordarán entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y el Ministerio de Fomento, y se incorporarán a la orden del ministro de Fomento. En el caso de que dichas medidas resulten necesarias como consecuencia de los efectos que haya producido la gestión portuaria sobre el dominio público desafectado, la incorporación de dichos bienes no se entenderá efectuada hasta que la autoridad portuaria haya ejecutado las mismas. En otro caso la orden precisará la participación de cada departamento ministerial en la ejecución de estas medidas.

La orden del ministro de Fomento que acuerde la desafectación conllevará la rectificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto contenida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y se comunicará al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino a los efectos previstos en el párrafo anterior.

2. Los consejos de administración de las autoridades portuarias y el Consejo Rector de Puertos del Estado, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrán acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de materiales inservibles y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.
3. El producto obtenido de las enajenaciones se destinará a la financiación de las adquisiciones de inmovilizado previstas en el plan de inversiones.

Artículo 45. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a Puertos del Estado

1. Los bienes de dominio público de Puertos del Estado que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el ministro de Fomento, previa declaración de innecesariedad por el Consejo Rector de Puertos del Estado, y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 18 000 000 de euros su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por el Gobierno a propuesta del ministro de Fomento.
2. La cesión gratuita se registrará por los mismos presupuestos previstos en el artículo anterior y deberá ser autorizada por el ministro de Fomento, previo informe de la Dirección General de Patrimonio del Estado que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcorre el plazo de un mes sin que se haya emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18 000 000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

Artículo 46. Participación en sociedades y otras entidades

1. Puertos del Estado y las autoridades portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental estén ligados al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquellas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de acuerdo con lo previsto en el artículo 109 de esta ley. Tampoco podrán participar en sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe Puertos del Estado deberá ser autorizada por su Consejo Rector cuando estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la autoridad portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado cuando el conjunto de compromisos contraídos en dicha sociedad no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la autoridad portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

Cuando el conjunto de los compromisos contraídos en dicha sociedad pueda superar el 1 por ciento del activo no corriente neto de la autoridad portuaria, la Administración requerirá previa autorización de Puertos del Estado.

Cuando la adquisición o enajenación de acciones de sociedades implique la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria de alguno de los organismos o del sistema portuario estatal, la autorización corresponderá al Consejo de Ministros, a propuesta del ministro de Fomento.

2. Deberán ser aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado o por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria previo informe favorable de Puertos del Estado, las operaciones de adquisición o enajenación de acciones de terceras sociedades que realicen las sociedades participadas en las que Puertos del Estado o la autoridad portuaria, respectivamente, posean individualmente o de forma conjunta una posición dominante.

A los únicos efectos de determinación de la existencia de posición dominante, se estará a lo dispuesto por la normativa mercantil en relación con los grupos de sociedades y la formulación de cuentas anuales consolidadas.

3. La participación de Puertos del Estado o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo Rector.

La participación de la autoridad portuaria o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado.

La creación de fundaciones del sector público estatal y la adquisición de la posición mayoritaria por los organismos portuarios en la dotación fundacional requerirá autorización del Consejo de Ministros.

CAPÍTULO VI

Régimen de los recursos humanos

Artículo 47. Régimen de personal

1. El personal de los organismos públicos portuarios quedará vinculado, con carácter general, a su entidad respectiva por una relación sujeta a las normas de derecho laboral que le sean de aplicación, sin perjuicio de que, para las actividades en que proceda, pueda sujetarse a las normas de Derecho Civil o Mercantil.
2. Las autoridades portuarias y Puertos del Estado habrán de ajustar su política de recursos humanos a los principios, criterios y disposiciones de la política económica y presupuestaria del Gobierno en materia de personal al servicio del sector público estatal, así como a los criterios de actuación y objetivos generales establecidos en el marco estratégico.

Las competencias de control en materia de personal que correspondan a los Ministerios de Economía y Hacienda y de Política Territorial y Administración Pública se ejercerán de forma agregada para el sistema portuario, a través de Puertos del Estado.

3. El régimen de incompatibilidades del personal de los organismos públicos portuarios se ajustará al establecido con carácter general para el personal de los organismos públicos.

Artículo 48. Retribuciones del personal

1. Las autoridades portuarias y Puertos del Estado propondrán, para el conjunto del sistema portuario, los criterios generales de las retribuciones de los directores y del personal técnico no sometido a convenio, así como los criterios generales que regirán la negociación colectiva del personal sujeto a convenio, con arreglo a lo dispuesto en las correspondientes leyes de presupuestos para el personal del sector público estatal.
2. La masa salarial agregada anual será aprobada por los órganos competentes con arreglo a lo que se establezca en las leyes presupuestarias para el personal al servicio del sector público estatal, incluyendo, en su caso, las dotaciones que pudieran derivarse de la modificación del contenido de los puestos de trabajo, las variaciones en las estructuras de personal de los organismos públicos portuarios, la modificación de las condiciones de trabajo, así como del grado de consecución de objetivos y la evolución de los ratios de gestión del sistema, que también serán asignadas de forma agregada para todo el sistema.
3. Las autoridades portuarias y Puertos del Estado negociarán un convenio colectivo que regule las relaciones laborales del personal no directivo ni técnico del conjunto del sistema portuario. En el ámbito de cada organismo público portuario se negociará un acuerdo de empresa, en materia de productividad y otros aspectos específicos que le sean asignados por el convenio colectivo. Este acuerdo tendrá carácter normativo y su vigencia será, como máximo, la del convenio colectivo.
4. Las masas salariales para cada organismo público portuario se acordarán, dentro del agregado del sistema, en el correspondiente plan de empresa, a través de la aplicación del convenio colectivo, y la aprobación del acuerdo de empresa correspondiente al ejercicio en curso, tomando en consideración, especialmente para los conceptos variables de rendimiento y productividad, la evolución de sus ratios de gestión, en particular los correspondientes al importe neto de la cifra de negocios y los resultados del ejercicio sobre plantilla media, así como a la adopción de sistemas de gestión y administración de la entidad que conduzcan a la consecución de los objetivos fijados en los instrumentos de planificación y, en especial, la reducción sostenible de los costes y consiguiente mejora de sus resultados de explotación.

Artículo 49. Estructura de personal

1. La estructura de personal de los organismos públicos portuarios responderá a los criterios de actuación, a los objetivos generales de gestión, y a las necesidades de recursos humanos del conjunto del sistema portuario fijados en el Marco Estratégico.
2. La estructura de personal agregada del sistema portuario, la de cada autoridad portuaria y su evolución plurianual, así como la oferta anual de empleo, serán aprobadas por Puertos del Estado, y serán objeto en su caso de revisión anual.
3. Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación tanto temporal como fija en el conjunto del sistema portuario y la distribución de la oferta anual de empleo.

Artículo 50. Selección de personal

La selección del personal se realizará de acuerdo con sistemas basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad y mediante convocatoria pública. Esta última, no será de aplicación para el personal directivo y de confianza. Puertos del Estado elaborará directrices y procedimientos en materia de selección del personal que garanticen dichos principios, incluyendo los requisitos de titulación exigible para el personal excluido de convenio.

Artículo 51. Funciones de los organismos públicos portuarios

Corresponden al Consejo Rector de Puertos del Estado y al Consejo de Administración de las autoridades portuarias, en los términos previstos en esta ley, las siguientes facultades en relación con el personal del Organismo:

- a) Aprobar, a iniciativa del presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- b) Nombrar y separar al personal directivo de la entidad y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del presidente.
- c) Definir las necesidades del personal de la entidad, así como sus modificaciones, aprobar su régimen retributivo, contratar al mismo y cuantos actos sean necesarios para este fin.

TÍTULO III

Régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general

CAPÍTULO I

Planificación

Artículo 52. Instrumentos de planificación

1. De acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento aprobará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal. A tal fin, Puertos del Estado en colaboración con las autoridades portuarias elaborará el marco estratégico del sistema portuario de interés general, que será ratificado por el Consejo Rector y remitido al ministro de Fomento para su aprobación.
2. Puertos del Estado y las autoridades portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales incluidos en el marco estratégico del sistema portuario de interés general, que será ejecutado a través de los planes de empresa y podrá ser desarrollado por medio de planes estratégicos y planes directores de infraestructuras.
3. Las autoridades portuarias elaborarán los proyectos de los planes directores de infraestructuras y de empresa, cuyo contenido será acordado con Puertos del Estado. En el caso de que no se alcance acuerdo, corresponderá al ministro de Fomento resolver la discrepancia.

Una vez acordados, dichos planes serán aprobados o ratificados por el Consejo Rector de Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria.

La modificación de estos planes requerirá el mismo procedimiento establecido en los apartados anteriores.

4. A través de los instrumentos de planificación previstos en esta ley se deberán favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los servicios portuarios.
5. Las comunidades autónomas podrán transmitir al Organismo Público Puertos del Estado un resumen de los objetivos de desarrollo regional establecidos por la comunidad autónoma, que puedan tener incidencia en la actividad portuaria, con el objeto de que dicha información pueda ser tomada en consideración a la hora de la definición de los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, y de las autoridades portuarias, de acuerdo con los mecanismos previstos en esta ley,

a cuyo efecto Puertos del Estado les dará traslado de las propuestas de los diferentes planes de las autoridades portuarias localizadas en su ámbito territorial.

Artículo 53. Plan estratégico de la autoridad portuaria

1. Con el fin de establecer el modelo de desarrollo y la posición estratégica de la autoridad portuaria, esta podrá elaborar un plan estratégico que contemple los puertos de su competencia, que incluirá, al menos, un análisis y diagnóstico de la situación actual, la definición de las líneas y objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el plan de acción.
2. El plan estratégico, en su caso, deberá actualizarse siempre que se apruebe un nuevo marco estratégico del sistema portuario o se produzcan cambios sustanciales que condicionen o alteren su contenido.

Artículo 54. Plan director de infraestructuras del puerto

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo, requerirá la previa aprobación de un plan director de infraestructuras del puerto que contemple la nueva configuración.

A estos efectos, se entenderá por límite físico exterior en el lado marítimo el definido por la Zona I de las aguas portuarias.

El proyecto de plan director de infraestructuras será elaborado por la autoridad portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del plan director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, la memoria ambiental en el caso de que el plan deba ser sometido a evaluación ambiental estratégica, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

La aprobación del plan director de infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

2. Con carácter previo a su aprobación y una vez realizada por la autoridad portuaria la evaluación ambiental estratégica, en caso de que esta haya sido necesaria, Puertos del Estado dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

3. La ejecución de las obras previstas en un plan director de infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación de la delimitación de espacios y usos portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 70 de esta ley.

Artículo 55. Plan de empresa de la autoridad portuaria

1. El proyecto de plan de empresa de la autoridad portuaria será elaborado anualmente por la autoridad portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en los artículos 163 a 168 de la presente ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en la presente ley.
2. La programación de inversiones públicas incluirá las inversiones materiales, inmateriales y financieras que tengan anualidad en el año a que se refiere el plan de empresa o en el período asociado al plan de actuación plurianual considerado, con el correspondiente reparto de anualidades que requiera el proyecto.
3. Deberán realizarse los correspondientes estudios de rentabilidad económico-financiera y, en su caso, la evaluación de impacto ambiental, en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado.
4. El proyecto de plan de empresa irá acompañado por una memoria de sostenibilidad que se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que será aprobada, junto con los indicadores de sostenibilidad ambientales, por Puertos del Estado, previa audiencia a las autoridades portuarias.

CAPÍTULO II

Consideración urbanística de los puertos

Artículo 56. Articulación urbanística de los puertos

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio

de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

- a) La autoridad portuaria formulará dicho plan especial.

Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada esta mediante la aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

- b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

- c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquel a la autoridad portuaria para que esta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la autoridad portuaria el contenido del plan especial, esta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la autoridad portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, esta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la autoridad portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la autoridad portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la autoridad portuaria con los requisitos

establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

CAPÍTULO III

Régimen de las obras portuarias

Sección 1ª: Construcción y modificación de los puertos

Artículo 57. Construcción de nuevos puertos

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación, de conformidad con el Plan Director de Infraestructuras definido en el artículo 54 de esta ley, del correspondiente proyecto o proyectos y de los correspondientes estudios complementarios por el Ministerio de Fomento.
2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en el caso que se prevean actividades pesqueras.

La comunidad autónoma y los ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la comunidad autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Artículo 58. Ampliación o modificación de puertos

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la autoridad portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando estas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la delimitación de espacios y usos portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente plan de empresa y, cuando proceda, en el plan director de infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

2. Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 64 de esta ley.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la autoridad portuaria.

Sección 2ª: Otras obras

Artículo 59. Obras en el dominio público portuario

1. Las obras que realicen las autoridades portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.
2. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el apartado anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las autoridades portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con la delimitación de los espacios y usos portuarios.
3. En aquellos supuestos en que una obra pública portuaria, por su naturaleza y sus características, no sea susceptible de explotación económica por un concesionario,

la autoridad portuaria podrá contratar la construcción y la conservación de la obra pública, pudiendo otorgar como contraprestación al contratista una concesión de dominio público portuario regulada en el capítulo III, del título V del Libro Primero de esta ley.

A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial. En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgará la correspondiente concesión.

Asimismo, se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio público, junto con la documentación técnica y económica que deba acompañarse a la misma, se presente al mismo tiempo que la oferta por el contrato de construcción y explotación de la obra, o de construcción y conservación.

A los efectos de seleccionar al contratista, el órgano de contratación valorará, conjuntamente, la oferta relacionada con la construcción y explotación de la obra, o sobre construcción y conservación, así como las obras o actuaciones que el licitador se proponga realizar sobre el dominio público así como el régimen de utilización que prevea para éste.

La ocupación del dominio público preciso para la ejecución de la obra pública portuaria no estará sujeta a la tasa de ocupación.

Sección 3ª: Disposiciones comunes a las obras portuarias

Artículo 60. Carácter de interés general

Las obras a que se refiere este capítulo no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Artículo 61. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación

1. La aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.
2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por la autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

3. En los puertos de competencia estatal corresponderá al ministro de Fomento la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras de las autoridades portuarias.

TÍTULO IV

Medio ambiente y seguridad

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

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

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

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

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la autoridad portuaria correspondiente para la elaboración del plan interior de contingencias del puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El plan interior de contingencias formará parte de las ordenanzas del puerto.

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

3. Las autoridades portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.

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

Artículo 63. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques

1. Las autoridades portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un plan de recepción de residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, previo informe de Puertos del Estado.
2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 132 de esta ley.
3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

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

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

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la autoridad

portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un plan de recepción de desechos y residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la autoridad portuaria y que pasará a formar parte del plan de recepción del puerto. Trimestralmente, comunicarán a la autoridad portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre. La autoridad portuaria podrá supervisar el cumplimiento del plan de recepción de los titulares de dichas instalaciones.
5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

Artículo 64. Obras de dragado

1. Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario, sobre la base del correspondiente proyecto, requerirá autorización de la autoridad portuaria.

Cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima.

2. Las obras de dragado que se ejecuten fuera del dominio público portuario para rellenos portuarios requerirán autorización de la correspondiente demarcación o servicio periférico de costas. Asimismo, el vertido fuera de las aguas de la zona de servicio del puerto de los productos de los dragados portuarios deberá ser autorizado por la Administración marítima, previo informe de la demarcación o servicio periférico de costas.
3. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

Respecto del dragado portuario, se incorporará al proyecto, cuando proceda, un estudio sobre la posible localización de restos arqueológicos que se someterá a

informe de la Administración competente en materia de arqueología. Cuando el dragado se ejecute fuera de la Zona I o interior de las aguas portuarias, se incluirá, además, un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, que se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente con carácter previo a su autorización.

Con relación a los vertidos procedentes de las obras de dragado deberán efectuarse los estudios o análisis necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos, y se someterán a informe de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente y de pesca.

La autoridad portuaria remitirá a la Administración marítima y a la comunidad autónoma correspondiente los datos de las cantidades vertidas del material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, se remitirá a aquella los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

Cuando el proyecto de dragado se someta, independientemente o junto a otros proyectos, al procedimiento previsto en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, deberán incluirse los estudios mencionados y solicitarse asimismo los informes de la Administración marítima y de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente, pesca y arqueología en el curso de dicho procedimiento.

Artículo 65. Planes de emergencia y seguridad

1. La autoridad portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de

mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.

2. De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada autoridad portuaria elaborará un plan de emergencia interior para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.
3. Cada autoridad portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

TÍTULO V

Dominio público portuario estatal

CAPÍTULO I

Modelo de gestión

Artículo 66. Modelo de gestión del dominio público portuario

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.
2. Corresponde a las autoridades portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.
3. La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

CAPÍTULO II

Dominio público portuario

Sección 1ª: Bienes integrantes

Artículo 67. Naturaleza y determinación del dominio público portuario

1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.

Pertenecen al dominio público portuario estatal:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
 - b) Los terrenos e instalaciones fijas que las autoridades portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título cuando sean debidamente afectados por el ministro de Fomento.
 - c) Las obras que el Estado o las autoridades portuarias realicen sobre dicho dominio.
 - d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la autoridad portuaria.
 - e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las autoridades portuarias para esta finalidad.
 - f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.
2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.
 3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una comunidad autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha comunidad.

Artículo 68. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular que, sin ser dominio público, se hallen incorporados a dicha zona de servicio en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

Sección 2ª: Espacios y usos portuarios

Artículo 69. Delimitación de los espacios y usos portuarios

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.
2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:
 - a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
 - b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.
3. La autoridad portuaria elaborará el expediente de propuesta de delimitación de los espacios y usos portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.

4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de delimitación de los espacios y usos portuarios por la autoridad portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

- a) La autoridad portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la delimitación de los espacios y usos portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.
- b) Simultáneamente, la autoridad portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la autoridad portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la delimitación de los espacios y usos portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.
- c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de delimitación de los espacios y usos portuarios a Puertos del Estado. En el caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la autoridad portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la autoridad portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por este último, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que dicho órgano competente en materia de costas no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la autoridad portuaria.
- d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia el territorio aduanero comunitario nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

- e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.
 - f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que estas deben ser tomadas en consideración, así como aquellas que no puedan aceptarse.
 - g) Corresponde al ministro de Fomento la aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios.
5. La aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.
6. Aprobada la delimitación de los espacios y usos portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado en el acto de aprobación de la misma se publicará en el *Boletín Oficial del Estado*.

Artículo 70. Modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios

1. Las modificaciones de la delimitación de los espacios y usos portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la

autoridad portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios a Puertos del Estado, la autoridad portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 72 de esta ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. De estas modificaciones se dará cuenta al ministro de Fomento y se publicarán en el *Boletín Oficial del Estado*.

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

3. La aprobación o la modificación de un plan director de infraestructuras podrá determinar la modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios con el objeto de incorporar al mismo, en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo.

Artículo 71. Efectos de la delimitación de los espacios y usos portuarios sobre las concesiones y autorizaciones

1. No se podrán otorgar concesiones o autorizaciones en áreas asignadas a usos no compatibles con su objeto concesional, de acuerdo con lo establecido en la delimitación de los espacios y usos portuarios que se encuentre en vigor. Asimismo, las concesiones o autorizaciones otorgadas que resulten incompatibles con las determinaciones establecidas en una nueva delimitación de los espacios y usos portuarios deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuere preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 89 y 99 de esta ley.
2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las concesiones o autorizaciones, o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el

apartado anterior, las concesiones y autorizaciones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con la delimitación de los espacios y usos portuarios.

CAPÍTULO III

Utilización del dominio público portuario estatal

Sección 1ª: Disposiciones generales

Artículo 72. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario

1. En el dominio público portuario solo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las autoridades portuarias no podrán participar

directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna Administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de cien metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de veinte metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de cien metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de veinte metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente solo podrán ubicarse fuera de la zona de cien o veinte metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

También excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y con el fin de su preservación, en otras infraestructuras en desuso distintas de los faros, situadas dentro del dominio público portuario sujetas a protección siempre que formen parte del patrimonio histórico, se podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes, siempre que no condicionen o limiten la prestación de los servicios portuarios o el control aduanero. El levantamiento de la prohibición se llevará a cabo en los mismos términos y condiciones que las establecidas para los faros.

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, solo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.
3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la autoridad portuaria.
4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros veinte metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La autoridad portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

Artículo 73. Régimen de utilización del dominio público portuario

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley, en el Reglamento de Explotación y Policía y en las correspondientes ordenanzas portuarias, las cuales establecerán las zonas abiertas al uso general y, en su caso, gratuito. En lo no previsto en las anteriores disposiciones será de aplicación la legislación de costas.
2. Los usos y actividades que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad exigirán el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta ley y en los pliegos de condiciones generales que se aprueben, que se publicarán en el *Boletín Oficial del Estado*.

El uso de la lámina de agua para actividades de acuicultura mediante la ocupación por artefactos flotantes tales como bateas, mejilloneras, viveros flotantes u otras instalaciones, precisará igualmente de autorización o concesión, según proceda, devengando las correspondientes tasas, de conformidad con lo previsto en esta ley.

3. Cuando algún órgano de la Administración General del Estado o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de la autoridad portuaria correspondiente los bienes de dominio público necesarios, quien autorizará dicha utilización siempre que sea compatible con la normal explotación del puerto y durante el tiempo que sea preciso, debiendo suscribir el correspondiente convenio en el que se establecerán las condiciones de la misma, incluyendo las tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquel.

Cuando la autoridad portuaria considere que la solicitud es incompatible con la normal explotación del puerto, la elevará a Puertos del Estado quien, una vez emitido el correspondiente informe, lo trasladará al ministro de Fomento quien resolverá sobre el otorgamiento de la autorización, atendiendo al interés general.

Cuando sea precisa la utilización del dominio público portuario por las administraciones de las comunidades autónomas, por las entidades que integran la Administración Local o por cualquier organismo o entidad dependiente de cualquiera de ellas, se procederá de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, respecto de aquellas comunidades autónomas que prevean en su legislación un régimen similar de utilización de bienes demaniales de su titularidad por la Administración General del Estado o sus organismos públicos para su dedicación a un uso o servicio de su competencia. A falta de dicha previsión, deberán solicitar el otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

Lo dispuesto en este apartado y en el siguiente se entenderá sin perjuicio de la aplicación de la normativa específica sobre recintos aduaneros.

4. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando estos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta ley, su eficacia quedará demorada hasta que se otorgue el mismo.
5. Los titulares de autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de una actividad mínima o tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público.

Sección 2ª: Autorizaciones

Artículo 74. Clases de autorizaciones

Estarán sujetas a autorización de la autoridad portuaria:

- a) La utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las correspondientes ordenanzas portuarias.
- b) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años, que se otorgará de conformidad con lo dispuesto en esta sección.

Artículo 75. Ámbito de aplicación

1. La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la autoridad portuaria.
2. Estas autorizaciones demaniales se otorgarán, a título de precario, con sujeción al correspondiente pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el ministro de Fomento y a las condiciones particulares que determine la autoridad portuaria.
3. Las autorizaciones solo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidas en el artículo 72 y deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en la delimitación de los espacios y usos portuarios.
4. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible *inter vivos* y su uso no podrá ser cedido a terceros, salvo las de ocupación de dominio público que constituyan soporte de una autorización de vertidos de tierra al mar.

Artículo 76. Iniciación del procedimiento

El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en esta sección se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la autoridad portuaria.

Artículo 77. Requisitos de la solicitud

1. Para que la autoridad portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:
 - a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.

- b) Memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.
 - c) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.
 - d) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.
 - e) Otros documentos y justificaciones que la autoridad portuaria considere necesarios y su exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés general.
2. Las solicitudes que se opongan a lo dispuesto en el plan estratégico, en el plan director, en la delimitación de los espacios y usos portuarios, en el plan especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y estos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 78. Procedimiento de otorgamiento

1. La autoridad portuaria examinará la documentación presentada y determinará su adecuación y viabilidad.
2. Se solicitará informe de otras Administraciones y organismos, cuando este fuera preceptivo o se estime conveniente recabarlo.
3. Previo informe del director y audiencia del interesado cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la autoridad portuaria el otorgamiento o denegación con carácter discrecional y sin perjuicio de la oportuna motivación, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

Artículo 79. Concursos

1. La autoridad portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.
2. El órgano competente para la resolución del concurso aprobará el pliego de bases que ha de regir el mismo, el cual fijará los requisitos para participar en el concurso, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la autorización, que deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el ministro de Fomento.

3. La convocatoria del concurso se publicará en el Boletín oficial de la comunidad autónoma, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a veinte días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.
4. El concurso será resuelto por el órgano competente para el otorgamiento de la autorización.
5. La oferta seleccionada deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización.

Artículo 80. Condiciones de otorgamiento

La autorización deberá contener, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Objeto de la autorización.
- b) Obras e instalaciones autorizadas.
- c) Plazo de la autorización.
- d) Superficie de dominio público cuya ocupación se autoriza.
- e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan.
- f) Condiciones especiales que deban establecerse en las autorizaciones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, aquellas que garanticen la eficacia del servicio, accesos y medidas de seguridad.
- g) En el caso de ocupación de espacio de agua, el balizamiento que deba establecerse.
- h) Tasa de ocupación y tasa de actividad.
- i) Garantías a constituir.
- j) Causas de caducidad conforme a lo previsto en el artículo 98 de esta ley.
- k) Otras condiciones que sean pertinentes.

Sección 3ª: Concesiones demaniales

Artículo 81. Ámbito de aplicación

1. Estará sujeta a previa concesión otorgada por la autoridad portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.
2. Las concesiones solo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, la delimitación de los espacios y

usos portuarios, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el ministro de Fomento y a las condiciones particulares que determine la autoridad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 139 de esta ley.

3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la autoridad portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la autoridad portuaria previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquella o con la fecha de finalización de las obras por la autoridad portuaria. No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.
4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.
5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la autoridad portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios. En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no podrá exceder de la cuantía máxima aprobada por la autoridad portuaria en el correspondiente título. El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios.

El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en esta ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.

Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, esta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización.

Artículo 82. Plazo de las concesiones

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a cincuenta años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
 - a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
 - b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
 - c) Volumen de inversión y estudio económico financiero.
 - d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
 - e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
 - f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
 - g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.
2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:
 - a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la autoridad portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de cincuenta años.

La suma de los plazos de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 114.1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.
 - b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, o habiéndose previsto se hayan agotado las posibilidades contempladas en el mismo, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista inicialmente en la concesión y que haya sido autorizada por la autoridad portuaria, tanto en la concesión como, en su caso, en la concesión modificada por ampliación de su superficie siempre que formen una unidad de explotación y que, a juicio de la autoridad portuaria, sea de interés para mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de cincuenta años.

El plazo de cada una de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial y la suma de los plazos de estas no podrá ser superior a una vez y media el plazo inicial de la concesión.

La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

- c) Excepcionalmente, la autoridad portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título concesional que, unidas a las anteriormente otorgadas y al plazo inicial, superen en total el plazo de cincuenta años o que, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo:
- una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior, y/o
 - una contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria. Esta contribución económica estará destinada a la financiación de alguno de los siguientes supuestos, para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías:
 - Construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas.
 - Construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los buques durante su estancia en el puerto.
 - Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o los puertos secos en cuya titularidad participe un organismo público portuario.
 - Adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos setecientos cincuenta metros de longitud.
 - Mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal y el transporte ferroviario de mercancías.

En caso de que se comprometa una contribución económica, se incluirá en la concesión modificada y deberá satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión y, en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si esta tuviera lugar en un plazo inferior a seis meses.

En caso de que la contribución económica comprometida no se satisfaga en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

La nueva inversión adicional, la contribución económica comprometida o la suma de ambas, deberá ser superior al 50 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición.

En caso de que se otorguen prórrogas de este supuesto, el plazo de todas las prórrogas otorgadas unido al plazo inicial no podrá superar, en ningún caso, los setenta y cinco años.

En todos los supuestos será necesario que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

Artículo 83. Iniciación del procedimiento. Otorgamiento directo

El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado, incluyendo un trámite de competencia de proyectos, o por concurso convocado al efecto por la autoridad portuaria.

No obstante lo previsto en el apartado anterior, la autoridad portuaria podrá acordar el otorgamiento directo de concesiones demaniales a un solicitante, cuando sean compatibles con sus objetivos, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el solicitante sea otra Administración pública o, en general, cualquier persona jurídica de Derecho público o privado perteneciente al sector público, y para el cumplimiento de sus propias competencias o funciones, siempre que las mismas no se realicen o no puedan realizarse en régimen de concurrencia con la iniciativa privada. En ningún caso se podrá acordar el otorgamiento directo cuando el objeto concesional esté relacionado con la prestación de servicios portuarios, salvo que se den los casos de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada previstos en esta ley. A estos efectos, se entenderá por persona jurídica de derecho privado perteneciente al sector público a la sociedad mercantil en cuyo capital sea mayoritaria la participación directa o indirecta de una o varias Administraciones públicas o personas jurídicas de derecho público.
- b) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o este hubiera resultado fallido como consecuencia del

incumplimiento de las obligaciones previas a la formalización del otorgamiento por parte del adjudicatario, siempre que no hubiera transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquellas en que se hubiese producido la adjudicación. En el caso de que el concurso resultara fallido, cuando haya habido más de un licitador en el concurso que cumpla las condiciones de otorgamiento, la concesión se otorgará a la oferta que resulte más favorable de entre las restantes, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de bases del concurso. En el caso de que el concurso hubiera sido declarado desierto, no se podrá otorgar la concesión en condiciones más favorables de las previstas en el pliego de bases del concurso.

- c) Cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, saneamiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o eléctricas, conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general.

En estos casos, el procedimiento de otorgamiento de la concesión será el previsto en los apartados 2 y siguientes del artículo 85, sin necesidad de convocatoria de concurso ni del trámite de competencia de proyectos.

Artículo 84. Requisitos de la solicitud

1. Para que la autoridad portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes:
 - a) Acreditación de la personalidad del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.
 - b) Acreditación de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión.
 - c) Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la delimitación de los espacios y usos portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la autoridad portuaria.
 - d) Memoria económico financiera de la actividad a desarrollar en la concesión.
 - e) Cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.
 - f) Garantía provisional conforme a lo indicado en el artículo 93 de esta ley.

- g) Otros documentos y justificaciones que sean pertinentes y cuya exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés general.
2. No se admitirán aquellas solicitudes que se opongan a lo dispuesto en la delimitación de los espacios y usos portuarios, o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se pueda originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al petitionerio.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y estos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 85. Procedimiento de otorgamiento

1. Presentada una solicitud que se refiera a alguno de los supuestos previstos en las letras a), c) y d) del artículo 86.1, la autoridad portuaria deberá convocar concurso, siguiendo la tramitación prevista en el artículo 86. En los demás casos, la autoridad portuaria podrá convocar concurso, o bien iniciar un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el *Boletín Oficial del Estado*, en el que se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por la autoridad portuaria, el mismo o distinto objeto que aquella, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior. En este trámite de competencia de proyectos se respetará la confidencialidad de los proyectos y de la documentación aportada.

Cuando en el trámite de competencia de proyectos se formulen varias solicitudes, el Consejo de Administración, seleccionará aquella que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en el supuesto previsto en el artículo 86.1.b) en el que deberá convocarse un concurso. Si en dicho trámite no se presentan otras solicitudes, continuará el procedimiento, de acuerdo con lo previsto en los siguientes apartados.

2. La autoridad portuaria procederá, en su caso, a la confrontación del proyecto sobre el terreno y espacio de agua con el fin de determinar su adecuación y viabilidad.
3. Asimismo, se someterá a información pública, durante un plazo no inferior a 20 días, a fin de que se presenten alegaciones sobre la solicitud de concesión que se tramita. Este trámite podrá llevarse a cabo simultáneamente con la petición de informe a las Administraciones urbanísticas, cuando no se encuentre aprobado el

plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. Cuando la solicitud tenga como objeto la ocupación de espacios de dominio público afectos al servicio de los faros, deberá emitirse informe favorable por Puertos del Estado.

El trámite de información pública servirá para cumplimentar el concerniente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en los casos en los que sea preceptivo el mismo.

4. Se podrá prescindir del trámite de información pública previsto en el apartado anterior para concesiones que tengan como objeto la utilización total o parcial de edificaciones existentes, siempre que no se modifique su arquitectura exterior y sea para usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en la delimitación de los espacios y usos portuarios.
5. El director emitirá informe en el que se analizará la procedencia de la solicitud de concesión. En aquellos proyectos que, de acuerdo con la legislación vigente, deban someterse a algún tipo de evaluación de impacto ambiental, el informe será posterior a la resolución del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

En el caso de que el informe sea desfavorable, se elevará por el presidente al Consejo de Administración a fin de que, previa audiencia del interesado, se resuelva lo que estime procedente.

Si el informe fuera favorable a la solicitud de concesión, el director fijará las condiciones en que podría ser otorgada la misma y se las notificará al peticionario que deberá aceptarlas expresamente. Si este no hiciera manifestación alguna al respecto en el plazo concedido, se procederá al archivo de todas las actuaciones, con pérdida de la garantía constituida. En los demás supuestos, el presidente elevará al Consejo de Administración la propuesta de resolución del director para que adopte el acuerdo que proceda.

6. En el caso de que el Consejo de Administración acuerde la modificación de alguna de las condiciones aceptadas por el peticionario, se someterán a su nueva aceptación en los términos previstos en el apartado anterior.
7. La resolución de otorgamiento de la concesión se publicará en el *Boletín Oficial del Estado*, haciéndose constar, al menos, la información relativa al objeto, plazo, tasas, superficie concedida y titular de la concesión.
8. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de la concesión será de ocho meses, transcurrido el cual sin que haya recaído resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 86. Concursos

1. La autoridad portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario. En cualquier caso, deberán convocarse concursos en los siguientes supuestos:
 - a) Concesiones para la prestación de servicios portuarios abiertos al uso general.
 - b) Concesiones para terminales de pasajeros o de manipulación y transporte de mercancías dedicadas a usos particulares, cuando haya varias solicitudes de interés portuario o cuando en el trámite de competencia de proyectos a que se refiere el artículo anterior se presenten varios proyectos alternativos de igual o similar interés portuario.
 - c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares, salvo cuando el solicitante sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan como máximo un límite del 20 por ciento para el número de atraques destinados a embarcaciones con eslora superior a 12 metros.
 - d) Concesiones de lonjas pesqueras, construidas o no por particulares.

2. La convocatoria del concurso supondrá el archivo de los expedientes de concesión en tramitación que resulten afectados, teniendo derecho el solicitante al cobro de los gastos del proyecto si no resultase adjudicatario del concurso.

Los gastos del proyecto serán tasados en las bases del concurso y serán satisfechos por el adjudicatario.

3. El Consejo de Administración de la autoridad portuaria aprobará el pliego de bases del concurso y el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la concesión:
 - a) El pliego de bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos:
 - 1º Objeto y requisitos para participar en el concurso.
 - 2º Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos. Con carácter general, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación las medidas de carácter medioambiental y de responsabilidad social corporativa propuestas. En los supuestos a que se refiere las letras a), c) y d) del apartado 1 de este artículo, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación, o establecerse en el caso del otorgamiento sin concurso de la letra c), la estructura tarifaria y las tarifas máximas aplicables a los usuarios. A su vez, en los concursos a que se refiere la letra c) podrá también incluirse como criterio de adjudicación el compromiso de realización en las instalaciones náutico-deportivas de actividades de carácter formativo o educativo sin fines lucrativos.
 - 3º Garantía provisional.

- b) El pliego de condiciones que regule el desarrollo de la concesión deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de concesiones demaniales que apruebe el ministro de Fomento y a las condiciones particulares que establezca la autoridad portuaria.
- 4. La convocatoria del concurso se publicará en el *Boletín Oficial del Estado*, así como en el DOUE en aquellos casos en que el valor de las obras a ejecutar por el concesionario sea igual o superior al límite establecido en el artículo 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 30 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.
- 5. Corresponde al Consejo de Administración la resolución del concurso.
- 6. La oferta seleccionada por el Consejo de Administración deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente concesión.

Artículo 87. Condiciones de otorgamiento

- 1. Entre las condiciones de otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:
 - a) Objeto de la concesión.
 - b) Plazo de vigencia.
 - c) Zona de dominio público cuya ocupación se concede.
 - d) Proyecto básico de las obras o instalaciones autorizadas, con las prescripciones que se fijan, y con inclusión, en el caso de ocupación de espacios de agua, del balizamiento que deba establecerse.
 - e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
 - f) Condiciones especiales que deban establecerse en las concesiones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, las que garanticen la eficacia del servicio, independencia de accesos y medidas de seguridad.
 - g) Tasa de ocupación y tasa de actividad.
 - h) Garantía definitiva o de construcción y garantía de explotación.
 - i) Causas de caducidad, conforme a lo previsto en el artículo 98 de esta ley.
 - j) Actividad o tráfico mínimo.
 - k) Otras condiciones que la autoridad portuaria considere necesarias.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la autoridad portuaria, que completará el proyecto básico.

Los proyectos de construcción se ajustarán en lo que respecta a sus exigencias técnicas, contenido, supervisión y replanteo, a las mismas condiciones que las exigidas para las obras de las autoridades portuarias.

Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de construcción de obras de infraestructura portuaria de los concesionarios que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por la autoridad portuaria.

3. Asimismo, durante la vigencia de la concesión, el titular de la misma vendrá obligado a facilitar la información técnica o económica que le solicite la autoridad portuaria en el ejercicio de sus competencias, así como a mantener en buen estado el dominio público portuario, obras e instalaciones, debiendo realizar, a su cargo, las reparaciones que sean precisas. La autoridad portuaria podrá inspeccionar, en todo momento, el estado de conservación de los bienes objeto de la concesión y señalar las reparaciones que deban llevarse a cabo cuando estos afecten a la conservación de los bienes propios del título concesional.

Artículo 88. Modificación de concesiones

1. La autoridad portuaria podrá autorizar a solicitud del interesado modificaciones de las condiciones de una concesión. Cuando una modificación sea sustancial, la solicitud deberá tramitarse de acuerdo con lo establecido en los apartados 2 y siguientes del artículo 85 de esta ley. Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente informe previo del director de la autoridad portuaria, que será elevado por el presidente al Consejo de Administración para la resolución que proceda.
2. Tendrán el carácter de modificaciones sustanciales, las siguientes:

- a) Modificación del objeto de la concesión.
- b) Ampliación de la superficie de la concesión en más de un 10 por ciento de la fijada en el acta de reconocimiento.

A estos efectos, únicamente será admisible la ampliación de la superficie con bienes de dominio público colindantes a los concedidos.

- c) Ampliación del volumen o superficie construida e inicialmente autorizada en más de un 10 por ciento.
- d) Ampliación del plazo de la concesión, en los supuestos establecidos en las letras b) y c) del artículo 82.2.
- e) Modificación de la ubicación de la concesión.

En el cómputo de los límites establecidos, se tendrán en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

Artículo 89. Revisión de concesiones

1. La autoridad portuaria revisará las condiciones de una concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se den las siguientes circunstancias:
 - a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, de tal forma que las circunstancias objetivas que sirvieron de base para el otorgamiento de la concesión hayan variado de modo que no sea posible alcanzar sustancialmente la finalidad de la concesión.
 - b) En caso de fuerza mayor.
 - c) Cuando lo exija su adecuación a la delimitación de los espacios y usos portuarios o al plan especial de ordenación de las zonas de servicio de los puertos gestionados por una autoridad portuaria.
 - d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en los planes directores de los puertos gestionados por una autoridad portuaria.
 - e) Cuando lo exijan razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales y terroristas o a la protección del medio ambiente.

En los tres últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a una indemnización que se calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 99.6 de esta ley, descontando los beneficios futuros, estimados de forma motivada, de la concesión durante el periodo restante de vigencia de la concesión revisada. En el supuesto de que la revisión suponga una modificación de la ubicación de la concesión, deberán abonarse además los gastos que origine el traslado. El pago del valor de la indemnización y de los gastos del traslado podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o con la modificación de las condiciones de la concesión revisada.

En el supuesto de que la autoridad portuaria y el titular de la concesión no pudieran llegar a un acuerdo sobre la cuantía de la indemnización, determinada de acuerdo con los criterios anteriores, en su caso sobre los gastos imputables al traslado, sobre la forma de pago o sobre las condiciones de la concesión revisada, la autoridad portuaria podrá iniciar el proceso de rescate de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo 99.

Cuando la revisión de la concesión determine reducción de la superficie otorgada, se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de la explotación

de la misma resulta antieconómica, el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

2. El procedimiento será el que corresponda, según que la modificación sea o no sustancial.

Artículo 90. División y unificación de concesiones

1. La concesión podrá dividirse a petición del titular, previa autorización de la autoridad portuaria, en las condiciones que esta dicte y siempre que las obras o instalaciones puedan ser explotadas independientemente.

El titular de la primitiva concesión será el único destinatario de las nuevas concesiones.

2. Previamente a la resolución sobre la solicitud de división, la autoridad portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo. El plazo de cada una de las concesiones resultantes no será superior al que reste de la concesión primitiva, y el objeto de cada una de ellas deberá estar incluido en el objeto de la primitiva concesión.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la autoridad portuaria dictará la correspondiente resolución. En caso de denegación, se mantendrá la primitiva concesión administrativa en las condiciones en que fue otorgada.

3. Será admisible la unificación de dos o más concesiones de un mismo titular a petición de este, previa autorización de la autoridad portuaria, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común.
- b) Las concesiones deben formar una unidad de explotación. A estos efectos, se entenderá que existe unidad de explotación cuando las concesiones desarrollen la misma actividad y dispongan de elementos comunes necesarios para su correcta explotación o cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones suponga una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.

4. Previamente a la resolución sobre la solicitud de unificación, la autoridad portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo. El plazo que reste de la concesión unificada no será superior a la resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de la autoridad portuaria, por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la autoridad portuaria dictará la correspondiente resolución. En casos de denegación, se mantendrán cada una de las concesiones que fueron otorgadas.

Artículo 91. Renovación de determinadas concesiones

1. Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo previsto en el artículo 82 de esta ley, fuese el ejercicio de una actividad amparada por otro título otorgado por la Administración General del Estado por un plazo superior, para la extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, su titular podrá solicitar, con antelación a su extinción, que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de 35 años. Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.
2. Para el otorgamiento de la nueva concesión de utilización del dominio público, será condición necesaria que se mantenga la misma actividad para la que se otorgó la concesión inicial, que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la anterior concesión, y que sean aceptadas las condiciones del nuevo título concesional.

Artículo 92. Actos de transmisión y de gravamen

1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquel. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la autoridad portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.

Si hubiera varios herederos, la autoridad portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.

2. Previa autorización de la autoridad portuaria, las concesiones podrán transmitirse por actos *inter vivos*, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. La autoridad portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la autoridad portuaria.
3. Para que la autoridad portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:
 - a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.
 - b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

- c) Que, desde su fecha de otorgamiento, haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años. Excepcionalmente, la autoridad portuaria podrá autorizar su transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.
- d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.

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

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

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.

Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 121.1 de esta ley.

- 5. Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la autoridad portuaria.
- 6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la autoridad portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquella tenga conocimiento de la adjudicación.
- 7. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la autoridad portuaria.

8. Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o los herederos de un concesionario no cumplieren los requisitos establecidos en este artículo, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.
9. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la autoridad portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.

Artículo 93. Garantía provisional y garantía definitiva

1. Los peticionarios de concesiones de dominio público portuario reguladas en esta ley acreditarán ante la autoridad portuaria competente, al presentar la solicitud, la prestación de garantía provisional, por un importe del 2 por ciento del presupuesto de las obras e instalaciones adscritas a la concesión, cuya realización se proponga, que no podrá ser inferior a 3000 euros.
2. Otorgada la concesión, se constituirá garantía definitiva o de construcción, equivalente al 5 por ciento del presupuesto total de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el proyecto, que responderá de la ejecución de las obras y del resto de obligaciones derivadas de la concesión.

Si el concesionario no constituye la garantía en el plazo establecido en el título administrativo, se entenderá que renuncia a la concesión.

3. Si el interesado desistiera injustificadamente, a juicio de la autoridad portuaria, de la petición o renunciara al título, perderá la garantía constituida.
4. La garantía definitiva o de construcción será devuelta al concesionario en el plazo de un mes desde la aprobación por el director del reconocimiento de las obras e instalaciones, salvo en los casos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la autoridad portuaria.

Previamente a la devolución de esta garantía deberá haberse constituido la garantía de explotación.

Artículo 94. Garantía de explotación

1. La garantía de explotación responderá de todas las obligaciones derivadas de la concesión, de las sanciones que por incumplimiento de las condiciones de la misma se puedan imponer a su titular y de los daños y perjuicios que tales incumplimientos puedan ocasionar.

2. La garantía de explotación se determinará en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, no pudiendo ser inferior a la mitad de dicho importe ni superior al importe anual de las mismas, debiendo actualizarse cada cinco años, en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.
3. La garantía de explotación será devuelta a la extinción de la concesión, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalización o responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la autoridad portuaria.

Artículo 95. Disposiciones comunes

1. Las garantías a que se refiere esta ley se constituirán a disposición del presidente de la autoridad portuaria, serán de carácter solidario respecto al obligado principal, con inclusión de renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión, de naturaleza irrevocable y de ejecución automática por resolución del presidente. Para hacer efectivas estas garantías, las autoridades portuarias tendrán preferencia sobre cualquiera otros acreedores sea cual fuere la naturaleza de los créditos y el título en que funden su pretensión.
2. Si la autoridad portuaria ejecutase total o parcialmente la garantía definitiva o la de explotación, el concesionario estará obligado a completarlas o reponerlas en el plazo de un mes.

Sección 4ª: Extinción de autorizaciones y concesiones

Artículo 96. Causas de extinción

Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
- c) Renuncia del titular, que solo podrá ser aceptada por la autoridad portuaria cuando no cause perjuicio a esta o a terceros.
- d) Mutuo acuerdo entre la autoridad portuaria y el titular.
- e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.
- f) Revocación.
- g) Caducidad.
- h) Rescate, cuando se trate de concesiones.
- i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.

Artículo 97. Revocación de autorizaciones y concesiones

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes que, aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mayor interés portuario.

Corresponderá a la autoridad portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las concesiones pueden ser revocadas por la autoridad portuaria, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y, en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

Artículo 98. Caducidad

1. Serán causa de caducidad de la autorización o concesión, los siguientes incumplimientos:

- a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras por causas no justificadas, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
- b) Impago de una liquidación por cualquiera de las tasas giradas por la autoridad portuaria durante un plazo de seis meses, en el caso de las autorizaciones, y de 12 meses en el caso de las concesiones.

Para iniciar el expediente de caducidad será suficiente que no se haya efectuado el ingreso en período voluntario.

Una vez iniciado, se podrá acordar su archivo si antes de dictar resolución se produce el abono de lo adeudado, en el procedimiento de apremio, y se constituye la garantía que al respecto fije la autoridad portuaria.

- c) Falta de actividad o de prestación del servicio, durante un período de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de 12 meses en el caso de las concesiones, a no ser que, a juicio de la autoridad portuaria, obedezca a causa justificada.
- d) Ocupación del dominio público no otorgado.
- e) Incremento de la superficie, volumen o altura de las instalaciones en más del 10 por ciento sobre el proyecto autorizado.
- f) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.
- g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la autoridad portuaria.
- h) Transferencia del título de otorgamiento, sin autorización de la autoridad portuaria.

- i) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía, sin autorización de la autoridad portuaria.
 - j) No reposición o complemento de la garantía definitiva o de explotación, previo requerimiento de la autoridad portuaria.
 - k) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.
 - l) (Derogada)
2. Para declarar la caducidad, se seguirá el siguiente procedimiento, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación:
- a) Constatada la existencia de alguno de los supuestos referidos, el director de la autoridad portuaria incoará el correspondiente expediente de caducidad, pudiendo adoptar las medidas de carácter provisional que estime convenientes, lo cual se pondrá en conocimiento del titular, concediéndole un plazo de 10 días para que formule las alegaciones y acompañe los oportunos documentos y justificaciones.
- Las medidas de carácter provisional podrán consistir en la paralización inmediata de las obras, la suspensión de la actividad, uso y explotación de las instalaciones, la prestación de garantías y cualesquiera otras que resulten necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer. Para lograr la efectividad de tales medidas la autoridad portuaria interesará de la autoridad gubernativa competente, cuando sea necesario, la colaboración de la fuerza pública.
- b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo, el director de la autoridad portuaria dictará propuesta de resolución que será elevada por el presidente al Consejo de Administración, previo dictamen del Consejo de Estado en el caso de que se trate de concesiones y se formule oposición, de acuerdo con lo previsto en el artículo 22.12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.
3. La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas.

Artículo 99. Rescate de concesiones

1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección del medio ambiente, así como para la ejecución de obras, para la ordenación de terminales o para la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquellas o prestar estos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la autoridad portuaria, previa indemnización del titular, podrá proceder al rescate

de la concesión. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesiones.

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración de su necesidad por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección al medio ambiente, o por el interés portuario de las obras o de los servicios, y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquellos. Corresponde al Consejo de Administración las declaraciones de interés general o de interés portuario, respectivamente, y al presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al ministro de Fomento.

El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios. Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.

3. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de solo una parte de la concesión, de tal modo que a consecuencia de aquel resulte antieconómica para el concesionario la explotación de la parte no rescatada, el titular podrá solicitar de la autoridad portuaria su rescate total.
4. La autoridad portuaria y el titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate.

En el supuesto de no llegar a un acuerdo, el valor del rescate será fijado por la autoridad portuaria de conformidad con los criterios establecidos en el apartado 6 de este artículo. Dicha valoración será notificada al concesionario a fin de que, en el plazo de 10 días, presente las alegaciones que estime pertinentes.

5. El director de la autoridad portuaria, a la vista de las alegaciones formuladas, dictará propuesta de resolución.

En el caso de que el concesionario haya manifestado oposición al rescate, se deberá solicitar dictamen del Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

Corresponde al Consejo de Administración de la autoridad portuaria dictar la correspondiente resolución.

6. La valoración de las indemnizaciones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:
 - a) El valor de las obras e instalaciones rescatadas que hayan sido realizadas por el concesionario y estén establecidas en el título concesional, calculado de acuerdo con los criterios establecidos a estos efectos en la letra c) del artículo 175 de esta ley.

En ningún caso se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la autoridad portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

- b) La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el período de concesión restante, con un máximo de tres anualidades. Para ello se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario. No obstante, en el caso de que el concesionario aceptara el pago de la indemnización mediante el otorgamiento de una nueva concesión o solicitara una nueva concesión para la misma o similar actividad, para el cálculo de la indemnización se descontarán los beneficios futuros asociados a dicha concesión, estimados de forma motivada.
7. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

Artículo 100. Efectos de la extinción

1. Extinguida la autorización o concesión, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones desmontables que no revertan gratuitamente a la autoridad portuaria en función de lo previsto en el título, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la autoridad portuaria, la cual podrá efectuar la retirada con cargo al titular de la autorización o concesión extinguida, cuando el mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.
2. En todos los casos de extinción de una concesión, la autoridad portuaria decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones no desmontables, que reverterán gratuitamente y libre de cargas a la autoridad portuaria, o decidirá su levantamiento y retirada del dominio público por aquel y a sus expensas.

Si la autoridad portuaria no se pronunciara expresamente, se entenderá que opta por su mantenimiento, sin perjuicio de que, previamente a la fecha de extinción, pueda decidir su levantamiento y retirada.

En el caso de que la autoridad portuaria haya optado por el levantamiento de las obras e instalaciones, el titular retirará las mismas en el plazo fijado por aquella, pudiendo la autoridad portuaria ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo concedido.

Si la autoridad portuaria hubiese optado por el mantenimiento, el titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y condiciones indicadas por aquella.

La autoridad portuaria, sin más trámite, tomará posesión de los bienes e instalaciones, pudiendo solicitar a las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía la suspensión del correspondiente suministro.

3. La autoridad portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica del titular de la autorización o concesión, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido.

Sección 5ª: Contrato de concesión de obras públicas portuarias

Artículo 101. El contrato de concesión de obras públicas portuarias

1. Las autoridades portuarias podrán promover la construcción de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa.
2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y explotación de un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente, siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general.
3. La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación.

El contrato de concesión de obra pública portuaria reconocerá al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o de parte de la obra, o dicho derecho acompañado del de percibir un precio o cualquier otra modalidad de financiación de las obras reguladas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

A estos efectos, se entiende por explotación de una obra pública portuaria la puesta a disposición de la misma a favor de los prestadores de servicios o de los usuarios de aquella para su ocupación, utilización o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica.

4. El contrato de concesión de obras públicas portuarias habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen económico y de utilización del dominio público portuario estatal.
5. El contrato de concesión de obras públicas portuarias no habilita al contratista para prestar servicios portuarios sobre la obra que constituye su objeto.

La prestación de servicios portuarios sobre esta infraestructura requerirá la obtención de la licencia correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el capítulo III del título V de este Libro Primero.

6. En los pliegos de condiciones de las concesiones de obras públicas portuarias que vayan a servir de soporte para la prestación de servicios portuarios, deberá señalarse expresamente si se va a admitir la utilización de las mismas por todos los titulares de licencias o por un único prestador. En el primer caso, se impondrá al adjudicatario la obligación de admitir la ocupación o utilización de la obra por los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios abiertos al uso general a cambio de la correspondiente retribución económica.

En el segundo supuesto, cada licitador deberá señalar expresamente si, en caso de resultar adjudicatario, va a prestar por sí o a través de un tercero tales servicios. En cualquier caso, la autoridad portuaria deberá establecer las previsiones que garanticen que la prestación de los servicios portuarios se hará respetando lo establecido en el capítulo III del título V de este Libro Primero. Todo ello deberá estar contemplado en la documentación que apruebe la autoridad portuaria para la licitación, en la que constituye la oferta de cada licitador y, finalmente, en el propio contrato.

7. Las concesiones de obras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder de 40 años.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite establecido en el párrafo anterior y reducidos de acuerdo con lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados potestativamente, más allá del límite establecido, en los términos y por las causas previstas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas. En estos casos deberá emitir informe vinculante Puertos del Estado.

8. Puertos del Estado informará con carácter vinculante los proyectos de construcción de infraestructuras portuarias que vayan a realizarse al amparo de un contrato de concesión de obras públicas portuarias.
9. A fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 24.5, previamente a la aprobación del proyecto correspondiente a un nuevo puerto comercial, por Orden del Ministerio de Fomento se resolverá sobre la inclusión del futuro puerto en el ámbito competencial de una autoridad portuaria ya existente o de una autoridad portuaria creada al efecto, que será quien adjudique el correspondiente contrato de concesión de obras públicas portuarias.

10. El contrato de concesión de obras públicas portuarias se registrará por lo dispuesto en la legislación reguladora del contrato de concesión de obras públicas con las especialidades previstas en este artículo. En todo caso, estas obras públicas portuarias estarán sometidas al régimen de las obras portuarias establecido en esta ley.

Sección 6ª: Medios de ejecución

Artículo 102. Ejecución forzosa

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

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

Artículo 103. Desahucio administrativo

El desahucio administrativo de quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante bienes del dominio público portuario se acordará previo requerimiento al usurpador para que cese en su actuación, con un plazo de 10 días para que pueda presentar alegaciones, y en caso de resistencia activa o pasiva a dicho requerimiento.

Los gastos que se causen serán a cuenta de los desahuciados.

Corresponde al Consejo de Administración acordar el desahucio, pudiendo solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.

TÍTULO VI

Prestación de servicios

CAPÍTULO I

Servicios

Artículo 104. Servicios prestados en los puertos de interés general

1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las autoridades portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.
3. Los servicios se clasifican en:
 - a) Servicios generales.
 - b) Servicios portuarios.
 - c) Servicios comerciales.
 - d) Servicio de señalización marítima.

Artículo 105. Garantías de prestación de los servicios esenciales

Los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, deberán ser mantenidos con independencia de que sean prestados por la autoridad portuaria o por empresas titulares de las correspondientes licencias.

CAPÍTULO II

Servicios generales

Artículo 106. Concepto de servicios generales

Son servicios generales del puerto aquellos servicios de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las autoridades portuarias.

Las autoridades portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales:

- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades.
- c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.
- d) El servicio de policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.
- e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

- f) El servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías.
- g) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Artículo 107. Régimen de prestación de los servicios generales

- 1. Corresponde a la autoridad portuaria la prestación de los servicios generales, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.
- 2. Los servicios generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las ordenanzas del puerto.

CAPÍTULO III

Servicios portuarios

Sección 1ª: Concepto y régimen de prestación de los servicios portuarios

Artículo 108. Concepto y clases de servicios portuarios

- 1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las autoridades portuarias.
- 2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:
 - a) Servicios técnico-náuticos:
 - 1º Servicio de practicaaje.
 - 2º Servicio de remolque portuario.
 - 3º Servicio de amarre y desamarre.
 - b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

- c) Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y residuos de los anexos I, IV, V o VI del convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.
- d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

Artículo 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante

1. La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en esta ley.
2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la autoridad portuaria, la cual solo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente pliego de prescripciones particulares del servicio correspondiente.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta ley, y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso. Las convocatorias de estos concursos y su adjudicación se publicarán, cuando fuera exigible, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan capacidad de obrar, y no estén incurso en causas de incompatibilidad.

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 108.2. No obstante, para los servicios incluidos en la letra c) de dicho precepto, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la recepción de varios o de todos los desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

La autoridad portuaria podrá autorizar licencias de autoprestación y de integración de servicios portuarios en los términos y en las condiciones previstas en esta ley.

3. Las autoridades portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto.

A tal fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio.

A tal efecto, se entenderá como existencia de insuficiencia de la iniciativa privada cuando las licencias otorgadas no puedan atender toda la demanda existente en el puerto con los indicadores de calidad exigidos en el pliego de prescripciones particulares del servicio.

La prestación por parte de la autoridad portuaria de un servicio portuario, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, no implica la extinción, en su caso, de las licencias en vigor ni impide la solicitud de nuevas licencias. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del pliego de prescripciones particulares, corresponderán a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

4. La autoridad portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar a los prestadores la suspensión temporal del servicio hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.
5. Tanto en el caso de que esté limitado como que no esté limitado el número de prestadores, cuando los prestadores del servicio con licencia otorgada no pudieran atender conjuntamente con los medios que tengan adscritos al servicio, a juicio de la autoridad portuaria, la cobertura total de la demanda con los indicadores de calidad establecidos en las prescripciones particulares del servicio, la autoridad portuaria se lo comunicará a los titulares del servicio con el objeto de que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos por su licencia para cumplir dichos indicadores de calidad. Si persistiera esta situación, la autoridad portuaria considerará que existe insuficiencia de la iniciativa privada y se aplicará lo dispuesto para estos casos en el apartado 3 anterior.

Artículo 110. Obligaciones de servicio público portuario

Los servicios portuarios serán prestados de acuerdo con lo dispuesto en las prescripciones particulares del servicio, y estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta ley, las cuales se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, las siguientes:

- a) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en esta ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.
- b) Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las autoridades portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.
- c) Cooperación con la autoridad portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.
- d) Colaboración en la formación práctica en la prestación del servicio con los medios adecuados, en el ámbito del puerto en el que desarrolle su actividad.
- e) Sometimiento a la potestad tarifaria de la autoridad portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

Artículo 111. Limitación del número de prestadores

1. La autoridad portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores de un servicio portuario, atendiendo únicamente a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia y, en todos los supuestos, debidamente motivadas. La motivación deberá incluir la identificación clara de la restricción de la competencia en cuestión, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o de mercancía. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.
2. El acuerdo de limitación a que se refiere el apartado anterior, que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adoptará, en su caso, por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. El acuerdo de limitación se publicará en el *Boletín Oficial del Estado*.

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que será vinculante en el ámbito de las funciones de esta última y que se entenderá favorable si transcurrir el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

Cuando la causa de la limitación sea medioambiental, Puertos del Estado solicitará informe a la Administración ambiental competente, entendiéndose tal informe favorable si transcurrir el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

3. La limitación establecida según lo previsto en los apartados precedentes deberá ser revisada, total o parcialmente de oficio por la autoridad portuaria, si se alteran las causas que la motivaron, o previamente a la convocatoria de un nuevo concurso. También podrá ser revisada a instancias de cualquier interesado o de Puertos del Estado, con sujeción a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.
4. Cuando el número de prestadores de un servicio esté limitado, las licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 115 de esta ley. En este caso, el plazo máximo de vigencia para las mismas será menor que el establecido con carácter general para servicios portuarios sin limitación del número de prestadores en los términos establecidos en el artículo 114. No obstante lo anterior, el titular de una concesión o autorización de una terminal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para su prestación, para sí, o en su caso, para un tercero con un contrato en vigor a estos efectos con el titular de la concesión o autorización, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para ello, que estarán restringidas al ámbito geográfico del dominio público de la concesión o autorización.
5. Cuando la autoridad portuaria sea prestadora directa o indirectamente de un servicio objeto de limitación o participe en el capital de una empresa que sea prestadora de dicho servicio en el puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado. En estos casos de limitación del número de prestadores, la participación de la autoridad portuaria en el capital de la empresa prestadora, solo estará justificada por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

Con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacios, en las ordenanzas del puerto deberá asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

Artículo 112. Régimen de utilización de los servicios portuarios

1. Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios.

No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por los buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos previstos en la normativa aplicable.

Además, el Reglamento de Explotación y Policía o las ordenanzas del puerto podrán establecer el uso obligatorio de otros servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas.

2. Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, las autoridades portuarias podrán imponer el uso de aquellos servicios portuarios que consideren necesarios cuando por circunstancias extraordinarias consideren que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, por razones de seguridad marítima, la capitanía marítima podrá declarar la obligatoriedad de dichos servicios.
3. Los buques de Estado y los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional podrán optar, comunicándolo a la autoridad portuaria, por el régimen de autoprestación de los servicios portuarios cuando lo permita esta ley. En este caso, no estarán sometidos a la previa autorización de la autoridad portuaria ni al pago de la compensación económica regulada en el artículo 136. Sin perjuicio de lo anterior, a fin de garantizar la seguridad deberán cumplir la normativa aprobada por la Administración marítima y Puertos del Estado en la materia.
4. Las ordenanzas portuarias aprobadas por las autoridades portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios portuarios, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

Artículo 113. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios

1. Las autoridades portuarias habrán de aprobar los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, oído el Comité de Servicios Portuarios, y previa audiencia de las organizaciones sindicales más representativas y representativas del servicio correspondiente y de las asociaciones de operadores y usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Para ello, las autoridades portuarias remitirán el proyecto de pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que emita informe vinculante con anterioridad a su aprobación definitiva.

Previamente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Marina Mercante sobre los proyectos de pliegos de prescripciones particulares de

los servicios portuarios de practicaaje, remolque portuario y amarre y desamarre de buques, en lo que se refiere a la seguridad marítima, teniendo en este ámbito carácter vinculante. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si no fuera remitido en dicho plazo.

2. Las autoridades portuarias podrán modificar los pliegos de prescripciones particulares por razones objetivas motivadas, entre otras causas, por la evolución de las características de la demanda en el puerto, la evolución tecnológica, los desajustes observados en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en la prestación del servicio, los cambios normativos y nuevas exigencias asociadas a las obligaciones de servicio público. La modificación de los pliegos de prescripciones particulares estará sujeta a idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.
3. Los citados pliegos podrán ser de aplicación en diferentes zonas de un puerto, en toda su zona de servicio o, en su caso, en más de un puerto gestionado por la misma autoridad portuaria.
4. Dichos pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:
 - a) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.
 - b) Requisitos de acceso a la prestación del servicio, los cuales deberán ser no discriminatorios, objetivos, adecuados y proporcionados para garantizar la adecuada prestación del servicio, la explotación portuaria en condiciones de eficiencia y seguridad, el comportamiento competitivo de los prestadores y la protección de los usuarios y del interés general.
 - c) Condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio.
 - d) Condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad.
 - e) Obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, en especial, las relativas a la continuidad y regularidad del servicio, y las de cooperación con la autoridad portuaria en materia de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios.
 - f) Criterios para la consideración de una inversión como significativa, en su caso.
 - g) Medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características. Los medios humanos y materiales serán los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más simples como las más complejas, objeto

del servicio en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, de forma tal que no alteren las condiciones de competencia, sin perjuicio de las exigencias para hacer frente a las obligaciones de servicio público en las condiciones establecidas en esta ley. Los pliegos de prescripciones particulares del servicio no podrán exigir un mayor número de medios humanos y materiales que los necesarios para las operaciones unitarias señaladas con el objeto de no impedir que un número suficiente de operadores puedan concurrir al mercado, sin perjuicio de los que pudieran ser exigidos para hacer frente a las obligaciones de servicio público.

- h) Estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación. La estructura tarifaria deberá incluir los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda. No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día u hora en que tiene lugar la prestación. En el caso del servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar, la determinación de las tarifas máximas deberá tomar como referencia los costes de la alternativa terrestre a ese tráfico.
- i) Tarifas que los prestadores podrán percibir, en su caso, cuando intervengan en servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.
- j) Para los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las autoridades portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desechos y residuo y, en su caso, los criterios para el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la autoridad portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio. Estos criterios deberán ser equitativos y no discriminatorios. Las tarifas establecidas para este servicio deberán depender, entre otros conceptos, de las cantidades recaudadas a través de la tarifa fija y de los criterios de distribución adoptados para las mismas.
- k) Obligaciones de suministro de información a la autoridad portuaria.
- l) Garantías.
- m) Penalizaciones.
- n) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 119 de esta ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

- ñ) Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.
 - o) Plazo de duración de la licencia.
 - p) Criterios de distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio, que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios, entre los que se deberá tomar en consideración la cuota de mercado en cada uno de ellos.
 - q) Criterios para la valoración de compensaciones económicas a aplicar a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, así como para su posterior distribución entre los prestadores de servicios abiertos al uso general.
5. Los pliegos de prescripciones particulares, así como los acuerdos de aprobación y modificación deberán ser publicados en el *Boletín Oficial del Estado* y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las autoridades portuarias en formato físico y electrónico.
 6. En el supuesto de que la autoridad portuaria participe en la sociedad titular de la licencia para la prestación del servicio, la aprobación del pliego de prescripciones particulares del mismo corresponderá a Puertos del Estado.
 7. Los pliegos de prescripciones particulares no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia ni ningún otro tipo de cláusula que suponga, en la práctica, la imposibilidad de que un número suficiente de operadores concurren al mercado.
 8. Los pliegos de prescripciones particulares regularán la responsabilidad del prestador frente a sus trabajadores y frente a terceros, y prescribirán la inclusión de las siguientes cláusulas en las licencias de prestación:
 - a) La autoridad portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social.
 - b) Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes.

Artículo 114. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el siguiente:

- a) Servicio de practicaaje: 10 años.
- b) Amarre y desamarre: 6 años.
- c) Remolque portuario: 10 años.
- d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:
 - 1º Sin inversión significativa: 6 años.
 - 2º Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, con atraque en concesión o autorización: 20 años.
 - Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.
 - En otro caso: 10 años.
 - 3º Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio:
 - Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos o terrestres, obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 50 años.
 - En otro caso: 30 años.
- e) Servicio de recepción de desechos generados por buques:
 - 1º Sin inversión significativa: 6 años.
 - 2º Con inversión significativa: 12 años.

Excepto en el caso del servicio de practicaaje, cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un 25 por ciento inferior al que corresponda de entre los establecidos en los supuestos anteriores.

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquel, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión y, en el caso de que el prestador no sea el titular de la concesión, exista un contrato en vigor a estos efectos con este.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias podrán ser renovadas, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos

previstos en esta ley y en las prescripciones particulares del servicio que se encuentren en vigor. La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de licencia. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa se entenderá otorgada la renovación.

Artículo 115. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, todos los interesados en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en los pliegos de prescripciones particulares de cada servicio podrán optar a la prestación del mismo, previa su solicitud en cualquier momento y el otorgamiento por la autoridad portuaria, en su caso, de la correspondiente licencia.

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución se entenderá estimada la solicitud.

2. Cuando se limite el número de prestadores, las autoridades portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el pliego de bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios. No se podrán exigir en el pliego de bases condiciones ni medios adicionales para la prestación del servicio a los establecidos en las prescripciones particulares.

El plazo para la presentación de las ofertas no podrá ser inferior a 52 días naturales desde la publicación de la convocatoria del concurso.

Si el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, estas podrán solicitarse en cualquier momento a la autoridad portuaria siempre que cumplan el pliego de bases del concurso, hasta que se alcance el número máximo de prestadores. La vigencia de dichas licencias será la misma que las otorgadas por concurso.

3. Los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios, así como, en su caso, la convocatoria del concurso, deberán ser publicados en el *Boletín Oficial del Estado*.
4. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único; en dicho caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes

será de ocho meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud. En el caso de que dicha concesión o autorización se transmita, el adquirente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en las prescripciones particulares.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e insoluble a una superficie otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante y el titular de la concesión. El plazo máximo para notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 116. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular

1. Las licencias para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular se ajustarán a los requisitos establecidos en los pliegos de prescripciones particulares, con la excepción de las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto.

Los medios humanos y materiales deberán ser únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que puedan operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos. Dichos medios quedarán adscritos al servicio de estos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes.

2. En los títulos concesionales se deberá recoger expresamente la condición de estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular.

Las terminales de mercancías de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización, y, en el caso particular de terminales otorgadas en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial, dicha planta o instalación debe estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante infraestructuras o instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora o infraestructura ferroviaria con servicios que conecten específicamente la instalación con la terminal portuaria.

3. El titular de una licencia de prestación de un servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular aunque el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato entre

el solicitante de la licencia y el titular de la autorización o concesión, con arreglo a lo estipulado en el artículo 115.

En el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular tendrá derecho a la obtención de una licencia para la prestación de dichos servicios a los buques que operan en la misma, para sí mismo o, en su caso para un tercero con contrato en vigor con el titular de la concesión para la prestación de dichos servicios, tanto si está limitado el número de prestadores como si no lo está.

Artículo 117. Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario

1. La licencia deberá incluir, al menos:

- a)** Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b)** Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.
- c)** Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- d)** Obligaciones de servicio público que procedan.
- e)** Medios materiales mínimos y sus características.
- f)** Medios humanos mínimos y su cualificación.
- g)** Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
- h)** Obligaciones de protección del medio ambiente.
- i)** Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.
- j)** Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
- k)** Plazo de vigencia.
- l)** Garantías.
- m)** Tasas portuarias.
- n)** (Derogada)
- ñ)** En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las autoridades portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desecho y residuo y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la autoridad portuaria asociadas

a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio.

- o)** Compensación económica, en el caso de licencias de autoprestación e integración de servicios.
- 2.** Con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la autoridad portuaria podrá modificar el contenido de las licencias, previa audiencia a los interesados, cuando hayan sido modificadas las prescripciones particulares del servicio. La modificación establecerá un plazo para que los titulares se adapten a lo en ella dispuesto. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.

Artículo 118. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario

- 1.** Las licencias podrán transmitirse a personas distintas de aquellas a las que les fueron originalmente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:
 - a)** Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 109.2.
 - b)** Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos establecidos en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.
 - c)** Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 92.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.
- 2.** La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la autoridad portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

Artículo 119. Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario

- 1.** Las licencias podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:
 - a)** Por transcurso del plazo previsto en la licencia.
 - b)** Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 109.2, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no adaptación a las prescripciones particulares del servicio que hayan sido modificadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 117.2 de esta ley.
 - c)** Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores de un servicio, el número de licencias en vigor

supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.

- d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato al que se refiere el artículo 115.4 de esta ley.
 - e) Por las demás causas previstas en las prescripciones particulares del servicio.
2. Corresponde al Consejo de Administración de la autoridad portuaria acordar la extinción de las licencias, previa audiencia al interesado, salvo en el supuesto previsto en el párrafo a) del apartado anterior, en el que la extinción se producirá de forma automática.

Artículo 120. Registros de empresas prestadoras de servicios portuarios

1. Se crea en cada autoridad portuaria un registro de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y se dividirá en tantas secciones como servicios portuarios se relacionan en esta ley. La inscripción se practicará de oficio por la propia autoridad portuaria.
2. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario. La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada autoridad portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas para la prestación de los servicios.
3. Por orden del Ministerio de Fomento se determinarán los datos que se deberán incluir en el Registro General y en los registros de cada autoridad portuaria así como el procedimiento de inscripción.
4. En ningún caso la inscripción en dicho Registro podrá ser utilizada como ventaja para acceder a la prestación de los servicios portuarios, ni su ausencia como causa de exclusión.

Artículo 121. Régimen de incompatibilidades

1. Ninguna persona física o jurídica que sea titular de una licencia para prestar un servicio portuario en un puerto podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia que preste o vaya a prestar idéntico servicio portuario en el mismo puerto.

Se entiende que existe influencia efectiva en la gestión a que se refiere el párrafo anterior cuando el referido titular de la licencia:

- a) Ostente, en el puerto de que se trate, una cuota de mercado superior al 50 por ciento de la actividad relacionada con la prestación del servicio portuario

correspondiente, medida en términos de toneladas de mercancías manipuladas, número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados, número de unidades de arqueo bruto (GT), número de servicios realizados a buques o cantidad de desechos o residuos recogidos; o

- b) Alcance dicho porcentaje a través de otras licencias en cuyos titulares tenga influencia efectiva.

En el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una sociedad cuando se produzca alguno de los supuestos previstos en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del artículo 18 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Capital.

2. Si por causas sobrevenidas, derivadas de fusiones, adquisiciones u otro tipo de acuerdos societarios, una persona física o jurídica se encontrara incurso en alguno de los supuestos previstos en el apartado anterior, deberá presentar a la autoridad portuaria un plan de enajenación de participaciones o acciones a ejecutar en un plazo máximo de 12 meses a partir del momento en que se produjo la situación de incompatibilidad.
3. A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios portuarios estarán obligadas a comunicar a las autoridades portuarias su composición accionarial o cualquier cambio significativo de su composición accionarial.
4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario de practica no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en los artículos 133 y 134 de esta ley.

Artículo 122. Separación contable

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten en una autoridad portuaria, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y sus otras actividades, e informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de cada uno de los servicios portuarios que presten en cada puerto como actividades componentes de la empresa, tal y como se definen en el Plan General de Contabilidad. Lo mismo será exigible a la autoridad portuaria cuando preste directamente un servicio portuario.
2. Los titulares de licencias de servicios portuarios, cuando presten varios servicios portuarios o presten un servicio portuario realizando al mismo tiempo otro tipo de

actividad, deberán someter sus cuentas anuales a auditoría de cuentas, de acuerdo con la normativa sobre el particular. Dichas cuentas anuales y el correspondiente informe de auditoría deberán presentarse a la autoridad portuaria, en el plazo máximo de quince días desde su aprobación.

Artículo 123. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

1. Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones más representativas y representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios.

2. Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

Artículo 124. Comité de servicios portuarios

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas. La autoridad portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y actas del Comité se remitirán al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

Artículo 125. Supervisión y promoción de la competencia en la prestación de los servicios portuarios

1. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, Puertos del Estado ejercerá en este ámbito las siguientes funciones específicas, sin perjuicio de las asignadas en este mismo ámbito a otros organismos:

- a) Poner en conocimiento de la Comisión Nacional de la Competencia, oídas las autoridades portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas y conductas de las que se pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o pudieran alterar la libre competencia entre puertos.
 - b) Establecer recomendaciones para las autoridades portuarias y entidades prestadoras de servicios, con arreglo a las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
 - c) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios portuarios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el *Boletín Oficial del Estado*.
 - d) Autorizar, regular y controlar los servicios portuarios cuando excepcionalmente sean prestados directa o indirectamente por las autoridades portuarias o por una empresa en la que participe directa o indirectamente la autoridad portuaria, así como aprobar las tarifas en ese supuesto.
 - e) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más autoridades portuarias a fin de garantizar el marco de competencia entre puertos.
 - f) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de estas, cuando trasciendan el ámbito geográfico de una autoridad portuaria y, en su caso, entre dos autoridades portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.
 - g) Realizar la propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificadas en esta ley y cualificadas como muy graves, en cuantía inferior a 1200 000 €.
2. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, en su propio ámbito territorial y funcional, las autoridades portuarias, ejercerán las siguientes funciones específicas:
- a) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o puedan alterar la libre competencia entre los prestadores de servicios.
 - b) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de estas, en su ámbito territorial.
 - c) Ejercer la potestad sancionadora para los supuestos de infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificados en esta ley y cualificados como graves.
 - d) Aprobar las tarifas máximas en los servicios portuarios, excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular, cuando

el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.

Sección 2ª: Servicios técnico-náuticos

Artículo 126. Definición y características del servicio de practicaaje

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de estos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de este y de los límites geográficos de la zona de practicaaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el pliego de prescripciones particulares del mismo.
2. El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la autoridad portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la capitanía marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaaje los buques y embarcaciones al servicio de la autoridad portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

3. El número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.
4. En materia de habilitación, selección, formación y régimen de trabajo corresponde:

a) A la Administración marítima:

- 1º La realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.
- 2º Determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

b) A la autoridad portuaria:

- 1º La determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la capitanía marítima, y oído el Comité de Servicios Portuarios y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.
- 2º La selección de los aspirantes para la realización de las prácticas la realizará la autoridad portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.
- 3º La facilitación de la formación práctica en el puerto.

A este efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaje la obligación de la empresa prestadora de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos.

- 4º La expedición de los nombramientos.

Artículo 127. Definición y características del servicio de remolque portuario

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquel cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.
2. Las prescripciones particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Artículo 128. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques

1. Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques

para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la autoridad portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

2. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.
3. Las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Sección 3ª: Servicio al pasaje

Artículo 129. Definición y alcance del servicio al pasaje

1. El servicio al pasaje incluirá:
 - a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.
 - b) Servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar o lugares que se establezcan, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque desde el lugar o lugares que se establezcan, su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.
 - c) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.
2. No estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la autoridad portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.

Sección 4ª: Servicio de manipulación de mercancías

Artículo 130. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías

1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre estos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.
 - a) Las actividades de carga y estiba comprenden:
 - 1º La recogida de la mercancía en la zona de almacenamiento o depósito del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.
 - 2º La aplicación de gancho, cuchara, *spreader* o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle, o pantalán, al costado del buque.
 - 3º El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
 - 4º La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.
 - 5º El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
 - 6º El trincaje o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.
 - b) Las actividades de desestiba y descarga comprenden:
 - 1º El destrincaje o suelta de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.
 - 2º La desestiba de mercancías en la bodega o a bordo del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.
 - 3º La aplicación de gancho, cuchara, *spreader* o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

- 4º El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle o pantalán al costado del buque.
- 5º La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal, y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.
- 6º El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.
- c) La actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque en el segundo buque.
2. A los efectos establecidos en este artículo, no tendrán la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:
- a) Los bienes propiedad de las autoridades portuarias.
- b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal o de mensajería.
- c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados.
- d) Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.
3. Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes:
- a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la autoridad portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.
- b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual.
- c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, con sus remolques o semirremolques, cuando se realicen por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquellos.
- d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques o semirremolques, si el transporte se produce sin

solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

- e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, o de rampa de embarque, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto.

Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o de instalación de descarga, o de rampa de desembarque, en operaciones directas de buque a cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin depósito intermedio hasta fuera de la zona de servicio del puerto.

En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga. En este supuesto, se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

- f) Las labores de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.
- g) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

A estos efectos, se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

A su vez, se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

- h) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo si se realizan por tubería.
- i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales

marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realizasen por una empresa titular de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en las instalaciones otorgadas en concesión o autorización citadas en el párrafo anterior deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 3 del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).

4. La autoridad portuaria podrá autorizar al naviero o armador, sin necesidad de tramitar una licencia de servicio de manipulación de mercancías, el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales. La autoridad portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y de calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboleen el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorando de París o, independientemente de su pabellón que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

5. (Derogado)

Artículo 131. Instrucciones técnicas sobre maquinaria específica

Por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, oído Puertos del Estado previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas del sector, se aprobarán las instrucciones técnicas correspondientes a la maquinaria específica para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Sección 5ª: Servicio de recepción de desechos generados por buques

Artículo 132. Régimen de prestación

1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la

Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

2. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I, IV, V o VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/ 1998, de 21 de abril, de Residuos.
3. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.
4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga. A los efectos de esta ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 63 de esta ley.
5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la autoridad portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.
6. En las prescripciones particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.
7. El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las autoridades portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa, que se determinará en función de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque y, adicionalmente, en el caso de buques de pasaje, del número de personas a bordo, dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del convenio MARPOL 73/78. Las autoridades portuarias no podrán incentivar directa o indirectamente la limitación de los volúmenes de desechos descargados.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto, la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en Zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa, en función, entre otros de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala de un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R1) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

- a) Buques entre 0 y 2500 GT: 1,50.
- b) Buques entre 2501 y 25 000 GT: $6 \times 0,0001 \times \text{GT}$.
- c) Buques entre 25 001 y 100 000 GT: $(1,2 \times 0,0001 \times \text{GT}) + 12$.
- d) Buques de más de 100 000 GT: 24,00.

En el caso de los buques de pasaje, tales como ferris, *ropax* y cruceros, a la anterior tarifa se añadirá la resultante del producto de la cuantía básica (R2) por el número de personas a bordo del buque que figura en la Declaración Única de Escala, a cuyo efecto computarán tanto los pasajeros como la tripulación.

El valor de la cuantía básica (R1) se establece en 80 euros, salvo para los buques de pasaje que será de 75 euros, y el de la cuantía básica (R2) en 0,25 euros, para todas las autoridades portuarias. Dichos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de los desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la autoridad portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las

prescripciones particulares del servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado, la autoridad portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

Las autoridades portuarias podrán proponer en el marco del plan de empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2, que no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30, cuando la cantidad recaudada por la autoridad portuaria por estos conceptos en el ejercicio anterior hubiese sido inferior a la cantidad abonada a las empresas prestadoras del servicio en dicho ejercicio. El coeficiente corrector propuesto tendrá como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la autoridad portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año en el que se aplique.

En el supuesto de que la autoridad portuaria no proponga un coeficiente corrector se entenderá que opta por el mantenimiento del aprobado para el ejercicio anterior o, si no se hubiera aprobado ninguno, que el valor del mismo será igual a la unidad. El coeficiente corrector definitivo para cada autoridad portuaria se establecerá con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.
10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:
 - a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá entre los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V) respectivamente en función de los certificados obtenidos.
 - b) Cuando el buque que en una escala no efectúe descarga de desechos del anexo I acredite ante la autoridad portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así

como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, esta bonificación se aplicará únicamente a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1.

- c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la autoridad portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos: $100 \times [1 - (0,30/(n-1))]$ por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por cada periodo de siete días y siempre que n sea igual o mayor que 2. En todo caso, los buques mencionados pagarán la tarifa que les corresponda, en cada puerto que escalen, como máximo una vez cada siete días, correspondiendo el importe total de la tarifa fija si se ha hecho descarga en ese periodo. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá la existencia de un plan correspondiente a los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V), respectivamente, en los puertos en los que no se produzca la descarga del desecho correspondiente.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del anexo V del convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre la tercera parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1 y sobre el 100 por cien de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

En caso de que el buque posea un plan que solo asegure la entrega de desechos líquidos del anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre las dos terceras partes de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1, sin que se aplique bonificación sobre la parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio

las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

- a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, solo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.
 - b) Los buques y embarcaciones al servicio de la autoridad portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona del servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario, las dedicadas al tráfico interior y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la autoridad portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.
 - c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la autoridad portuaria deberá suscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.
 - d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la autoridad portuaria deberá suscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.
 - e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.
 - f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.
12. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de instalaciones de recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.
13. Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un

volumen mínimo de desechos descargados, la autoridad portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada autoridad portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

Sección 6ª: Servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios

Artículo 133. Concepto de autoprestación

1. A los efectos de esta ley se considera autoprestación cuando el concesionario o el titular de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicada al uso particular se presta a sí mismo los servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, respectivamente.

También se considerará autoprestación cuando una compañía naviera se presta a sí misma uno o varios servicios portuarios con personal propio embarcado para los servicios a bordo y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. En el caso de servicios de transporte marítimo de corta distancia regulares y de las autopistas del mar realizados con buques *ro-ro* puros, *ro-pax*, *con-ro* y ferris se podrán prestar a sí mismos los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías utilizando también personal propio en tierra. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París o, independientemente de su pabellón, que estén considerados como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

2. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios, salvo cuando se trate de personal del buque embarcado.

Artículo 134. Concepto de integración de servicios

1. A los efectos de esta ley se considera que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular puede prestar a los buques que operan en la misma uno o varios servicios técnico-náuticos, con personal y material propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. En este supuesto, el naviero que opere en este tipo de terminales podrá elegir entre los servicios portuarios integrados y los abiertos al uso general.
2. Cuando en terminales dedicadas al uso particular con autorización para la integración de servicios la autoridad portuaria imponga la manipulación de mercancías

ajenas, la operación de buques de terceros o la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a estos tráficos deberán ser prestados por las empresas con licencia de servicios portuarios abiertos al uso general.

Artículo 135. Requisitos y procedimiento de otorgamiento de las licencias de autoprestación y de integración de servicios

1. La prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación y de integración de servicios será autorizada por la autoridad portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.
2. Para el servicio de practicaje no se podrá autorizar el régimen de autoprestación, sin perjuicio de la posibilidad de obtención de exenciones de practicaje, conforme a lo previsto en el artículo 126. A su vez, no se podrá autorizar el régimen de integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practicaje, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores.
3. Las licencias que autoricen la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios deberán ajustarse a las prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 116, con las condiciones establecidas en el mismo y con las que, en su caso, haya determinado la Administración marítima en el informe emitido.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en este régimen no se podrá exigir un número mayor de medios humanos y materiales que los correspondientes a las operaciones unitarias previstas en la terminal, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

4. Las licencias para la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán como máximo por el plazo previsto en el artículo 114, pudiendo ser renovadas conforme lo indicado en dicho artículo. Estas licencias únicamente podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 109 para limitar el número de prestadores.

Artículo 136. Compensaciones económicas

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, los titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la cobertura universal, la regularidad y la continuidad de los servicios.
2. El valor de dicha compensación se establecerá para cada licencia de conformidad con los criterios objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos al efecto en las prescripciones particulares de los servicios. Para cada servicio, dicho valor será un porcentaje de los costes fijos que le corresponderían a un único prestador abierto al uso general con los medios humanos y materiales mínimos exigidos por el pliego de prescripciones particulares del servicio. Dicho porcentaje no podrá ser mayor que el porcentaje que representa sobre el total de actividad anual de cada servicio portuario la realizada por el titular de una licencia de autoprestación o integración del servicio, en el ámbito geográfico y, en su caso, en el tipo de tráfico y mercancía, afectado por las prescripciones particulares del servicio que sean de aplicación.
3. La compensación anual será facturada por la autoridad portuaria a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares de los servicios, si hubiere prestadores del servicio abiertos al uso general, distribuyéndose entre los mismos con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

CAPÍTULO IV

Servicio de señalización marítima

Artículo 137. Concepto y regulación

1. El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

La prestación de este servicio corresponde a cada autoridad portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

Quedan excluidos de este servicio:

- a) La instalación y mantenimiento de los dispositivos anteriormente citados, que sirvan para la aproximación y acceso del buque a los puertos de competencia de las comunidades autónomas y el balizamiento de su zona de servicio.
- b) La instalación y mantenimiento del balizamiento de cualesquiera otras instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.
- c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación.
- d) El balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, que deberán ser realizados y abonados por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.
- e) El servicio de balizamiento de las zonas de baño y de lanzamiento y varada de artefactos flotantes de recreo en las playas.
- f) Los dispositivos necesarios para señalar la aproximación, el acceso y la navegación por el interior de los puertos de titularidad estatal.

Asimismo, comprenderá el servicio de control y ayuda del tráfico marítimo costero que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

2. Corresponde a Puertos del Estado determinar la procedencia o no del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación, previo dictamen de la Comisión de Faros, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. Por razones de seguridad o urgencia, Puertos del Estado podrá autorizar balizamientos provisionales, sin perjuicio de los que definitivamente sean aprobados. La composición y funciones de la Comisión de Faros serán determinadas por el Ministerio de Fomento.
3. En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado 1, el proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la comunidad autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, por el titular, promotor o responsable de la instalación, o por el causante del obstáculo artificial, según proceda, de conformidad con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros.
4. A las autoridades portuarias, como parte del servicio de señalización marítima, se les asignan las siguientes funciones:

- a) Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima cuya instalación y mantenimiento corresponda a la autoridad portuaria.
 - b) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos establecidos por Puertos del Estado, de forma que, en el supuesto de que los responsables de su instalación y mantenimiento no los ejecuten en el plazo establecido, será ejecutado por la autoridad portuaria a costa de aquellos.
 - c) Informar, con carácter vinculante, los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes, cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros.
 - d) Inspeccionar las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y, en su caso, a costa de estos, la adopción de las medidas conducentes al restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda.
5. Los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima tienen la obligación de comunicar tanto la puesta en servicio de nuevas señales, como las incidencias que se produzcan al Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima u órgano competente, a los efectos de su difusión a navegantes, cuando proceda, así como a Puertos del Estado. Las ayudas a la navegación a las que se refiere el apartado 1 son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.
6. Previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, la comunidad autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación de los mismos a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la comunidad autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.
7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente la autoridad portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales,

las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.

CAPÍTULO V

Servicios comerciales

Artículo 138. Definición y régimen de aplicación

1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.
2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.

Artículo 139. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

1. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

2. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la autoridad portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada autoridad portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

3. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente, otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.
4. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Esta se entenderá otorgada si transcurre el citado

plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

5. Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:
 - a) Objeto del servicio o de la actividad.
 - b) Plazo de otorgamiento.
 - c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.
 - d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.
 - e) Tasa de actividad que corresponda.
6. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:
 - a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.
 - b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el título habilitante.
 - c) Por las demás causas previstas, en su caso, en las condiciones particulares establecidas por la autoridad portuaria.

Artículo 140. Servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias

La prestación de servicios comerciales por las autoridades portuarias estará limitada a atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precios privados.

Artículo 141. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías

Las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, tal como se define en el artículo 130.1, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la autoridad portuaria.

CAPÍTULO VI

Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías

Sección 1ª: Sociedades de gestión de la puesta a disposición de trabajadores

Artículo 142. Modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios

(Derogado)

Artículo 143. Capital social y su distribución

(Derogado)

Artículo 144. Órgano de gobierno

(Derogado)

Artículo 145. Impugnación de acuerdos

(Derogado)

Artículo 146. Régimen económico

(Derogado)

Artículo 147. Garantías

(Derogado)

Artículo 148. Obligación de aportación de información

(Derogado)

Sección 2ª: Régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías

Artículo 149. Tipos de relaciones laborales

(Derogado)

Artículo 150. Régimen laboral común

(Derogado)

Artículo 151. Régimen laboral especial

(Derogado)

Artículo 152. Formación continua

(Derogado)

Sección 3ª: Requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías

Artículo 153. Cualificación exigida

(Derogado)

Artículo 154. Excepciones a la exigencia de titulación

(Derogado)

Sección 4ª: Utilización de los servicios de la SAGEP por las empresas autorizadas a la realización de actividades comerciales del artículo 130.3.c) de esta ley

Artículo 155. Solicitud de oferta a la SAGEP

(Derogado)

TÍTULO VII

Régimen económico

CAPÍTULO I

Principios y compensación y asistencia interportuarias

Artículo 156. Autofinanciación del sistema portuario

1. El régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las autoridades portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.
2. Los ingresos por las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las autoridades portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos:
 - a) Los gastos de explotación, los gastos financieros y otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
 - b) Las cargas fiscales.
 - c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.
 - d) Un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.
3. Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las autoridades portuarias, Puertos del Estado acordará con cada autoridad portuaria, en los respectivos planes de empresa, en la forma prevista en el artículo 52 de esta ley, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y demás objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada autoridad portuaria derivadas de la misma, a sus características físicas y condiciones específicas, en particular las derivadas de la insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, y a su posición competitiva, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario.

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se establece en el 2,5 por ciento y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que se apruebe a estos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios,

de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de sostenibilidad de la actividad portuaria.

Artículo 157. Cálculo de la rentabilidad anual

A los efectos previstos en el artículo anterior, la rentabilidad anual de cada autoridad portuaria y del conjunto del sistema portuario se calculará tomando como base el cociente de dividir:

- a) El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como los ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros y el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido, y
- b) el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes. La incorporación de una nueva infraestructura portuaria básica (dique de abrigo, esclusa y acceso marítimo) se prorrateará durante siete años desde la fecha del acta de recepción.

Artículo 158. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos

Las autoridades portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus créditos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

Artículo 159. Fondo de Compensación Interportuario

- 1. El Fondo de Compensación Interportuario constituye el instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. Será administrado por Puertos del Estado de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo, y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación individual de dicho organismo público.
- 2. Las autoridades portuarias y Puertos del Estado realizarán aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario conforme a los criterios y límites establecidos en esta ley. Dichas aportaciones tendrán la consideración de gasto no reintegrable.

- 3.** La cuantía anual de la aportación de cada autoridad portuaria al Fondo de Compensación Interportuario se determinará por agregación de los siguientes importes correspondientes al ejercicio anterior:

- a)** El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa de ayudas a la navegación asociados a la cuantía básica (A) correspondiente a las embarcaciones a las que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.
- b)** Hasta el 12 por ciento y no menos del 4 por ciento del resultado del ejercicio, excluyendo las amortizaciones del inmovilizado, el resultado por enajenaciones y bajas del activo no corriente, los ingresos por incorporación al activo de gastos financieros, el traspaso a resultados de subvenciones de capital y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa de ayudas a la navegación siempre que el valor resultante sea positivo.

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las autoridades portuarias y de Puertos del Estado motivadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran las autoridades portuarias, sobre la base de no discriminación de tratamiento entre las mismas. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las autoridades portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta, Melilla y Sevilla.

- 4.** La cuantía de la aportación anual de Puertos del Estado se determinará por su Consejo Rector en función de las disponibilidades y previsiones presupuestarias de dicho organismo público y de las necesidades del Fondo de Compensación Interportuario.
- 5.** La distribución del Fondo de Compensación Interportuario entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias se aprobará por el Comité de Distribución del Fondo atendiendo a los criterios siguientes:
- a)** Las aportaciones establecidas en el apartado 3.a) de este artículo, se distribuirán entre todas las autoridades portuarias en función del número de faros y otras ayudas a la navegación marítima operativas que cada una de ellas tenga asignada.
 - b)** Las aportaciones previstas en los apartados 3.b) y 4 tendrán carácter finalista y su aplicación estará condicionada a su ejecución efectiva o, en su caso, al cumplimiento del correspondiente plan de saneamiento, destinándose, entre otras, a financiar:
 - 1º Inversiones en infraestructuras portuarias y en señalización marítima, así como sus gastos de reparación y mantenimiento.
 - 2º Los gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.

3º Actuaciones medioambientales y de seguridad que favorezcan un marco de desarrollo sostenible y seguro de la actividad portuaria.

4º Actuaciones o programas de investigación, desarrollo e innovación de interés portuario.

5º Daños físicos o situaciones económicas excepcionales o no previstos.

Asimismo, dichas aportaciones se destinarán a compensar los menores ingresos estructurales de las autoridades portuarias de Ceuta, Melilla, Baleares y de las Islas Canarias, las cuales soportan reducciones y bonificaciones de las tasas derivadas de sus condiciones de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad.

Las cantidades a recibir por estas compensaciones se sujetarán a los dos siguientes criterios:

En primer lugar, el volumen total de estas compensaciones será la aportación mínima al Fondo de Compensación Interportuario establecida en el apartado 3,b) de este artículo.

Y, en segundo lugar, se distribuirán de forma proporcional a las cantidades que se han dejado de percibir como consecuencia de la aplicación a las tasas del buque, pasaje y mercancía de los coeficientes reductores por concepto de interinsularidad y de las bonificaciones por insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, correspondientes al año inmediatamente anterior a la fecha de celebración del plan de empresa.

El importe a recibir por cada autoridad portuaria no podrá ser superior al importe de las reducciones y bonificaciones efectivamente practicadas en dicho año correspondientes a las tasas señaladas en el párrafo anterior por los conceptos citados en el mismo, y nunca superior al importe que le permitiera alcanzar la rentabilidad anual objetivo del sistema portuario correspondiente a ese año, calculados los ingresos por tasas de utilización con coeficientes correctores de valor uno. Las cantidades que no pudieran ser distribuidas por este concepto podrán ser distribuidas de acuerdo con el resto de criterios del Fondo de Compensación Interportuario.

Las autoridades portuarias cuya rentabilidad de cualesquiera de los cinco ejercicios inmediatamente anteriores al año en que se acuerde el plan de empresa, calculados los ingresos por tasas de utilización con coeficientes correctores de valor uno, supere la rentabilidad anual objetivo del sistema portuario, no recibirán cantidad alguna del Fondo de Compensación Interportuario por los supuestos 1 al 5 de la letra b) del apartado 5, así como tampoco las compensaciones a las autoridades portuarias de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias por sus condiciones de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, excepto

que se encuentre debidamente formalizado a través de un protocolo, acuerdo o norma de alcance nacional.

A efectos contables, las aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario tendrán la consideración de gasto de explotación en el ejercicio y las percepciones de dicho fondo la de ingreso en ese mismo ejercicio.

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario decidirá el destino de las cantidades asignadas anualmente que no fueran consumidas, pudiendo acordar el mantenimiento en el Fondo para su asignación en el siguiente ejercicio.

6. El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario tendrá la siguiente composición:
 - a) El presidente, que será el presidente de Puertos del Estado.
 - b) Los vocales, que serán los presidentes de cada una de las autoridades portuarias.
 - c) Un secretario, que será el del Consejo Rector de Puertos del Estado.

Los acuerdos del Comité, sobre la base de las propuestas presentadas por Puertos del Estado, serán adoptados por mayoría simple de los asistentes, correspondiendo al presidente el voto de calidad en caso de empate.

7. El balance entre aportaciones y percepciones del Fondo de Compensación Interportuario se hará efectivo proporcionalmente a cuenta con carácter trimestral, sin perjuicio de la correspondiente liquidación a la finalización del ejercicio en función de la justificación o no del cumplimiento de las actuaciones asociadas al mismo.

Artículo 159 bis. Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria

1. Se crea el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, cuyos recursos serán exclusivamente aplicados a la financiación de la construcción de las infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos de interés general del Estado desde el límite vigente de su zona de servicio hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte abiertas al uso común, así como a la mejora de las redes generales de transporte de uso común a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario. Este Fondo, que será administrado por Puertos del Estado y las autoridades portuarias, se encuadra en los fondos carentes de personalidad jurídica regulados en el artículo 2.2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Reglamentariamente se determinará su funcionamiento y aplicación de fondos.

2. El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria se nutrirá anualmente de las aportaciones que, con carácter de préstamo, realicen Puertos del Estado y las autoridades portuarias.
3. En el caso de otorgamiento de préstamos del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria no será de aplicación el artículo 160 del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 160. Financiación y asistencia

1. Los organismos públicos portuarios podrán voluntariamente prestarse asistencia entre sí, poniendo unos sus excedentes de tesorería a disposición de otros que los necesiten. Puertos del Estado habrá de fijar en cada caso el interés de los préstamos de acuerdo con las condiciones del mercado, y habrá de autorizar singularmente y con carácter previo cada operación, a fin de que no suponga beneficio económico o transferencia de crédito sin contraprestación, ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general. Estas operaciones se formalizarán mediante un convenio de préstamo financiero, que deberá ser aprobado previamente por Puertos del Estado.
2. Excepcionalmente, cuando concurren circunstancias extraordinarias que imposibiliten, dificulten o no aconsejen que una autoridad portuaria pueda cubrir necesidades financieras, debidas a causas sobrevenidas o a disfuncionalidades derivadas de la gestión, acudiendo con sus propios medios al mercado de capitales, Puertos del Estado a iniciativa propia podrá intervenir, mediante cualquier medio, en la financiación de una autoridad portuaria. La resolución habrá de ser adoptada por su Consejo Rector a iniciativa de su presidente, estableciendo la forma de asistencia que considere más idónea y atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso.
3. En el caso previsto en el apartado anterior, Puertos del Estado, con la aprobación de su Consejo Rector, podrá conceder créditos o préstamos, condicionando su otorgamiento al cumplimiento de los siguientes requisitos:
 - a) La suscripción de un convenio de normalización financiera, cuyo objeto sea definir las condiciones del préstamo, así como la estrategia y acciones exigidas para lograr la estabilidad financiera de la autoridad portuaria firmante, estableciendo para ello los mecanismos de intervención necesarios para alcanzar dicho objetivo.
 - b) Dicho convenio deberá prever la creación de una comisión de seguimiento, compuesta por un representante de la autoridad portuaria, uno de la comunidad autónoma en cuyo territorio se localiza la autoridad portuaria y tres del

Organismo Público Puertos del Estado, con el fin de supervisar el cumplimiento del convenio de normalización.

- c) La comisión de seguimiento estará presidida por uno de los representantes de Puertos del Estado, asumiendo todas las competencias y funciones necesarias para garantizar el cumplimiento del convenio de normalización.
 - d) Ningún órgano de la autoridad portuaria podrá modificar lo dispuesto en el convenio de normalización, sin la autorización previa del Consejo Rector de Puertos del Estado.
4. Cuando los recursos sean los previstos en el artículo 27.1.d) y e), se podrá supeditar su concesión a las mismas condiciones establecidas en el apartado 3, a propuesta de Puertos del Estado, del órgano competente del Estado o de la Administración pública que gestione la asignación de dichos recursos. No obstante, cuando los recursos sean los previstos en el artículo 27.1.d) correspondientes a aportaciones recibidas del Fondo de Compensación, lo dispuesto en el apartado 3 únicamente será de aplicación cuando se destinen a cofinanciar actuaciones incluidas en los ordinales 2º y 5º del apartado 5.b) del artículo 159.

CAPÍTULO II

Régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios

Sección 1ª: Tasas portuarias; disposiciones generales

Artículo 161. Tasas portuarias

1. Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.
2. Las tasas portuarias a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes:
 - a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario.
 - b) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.
 - c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias.
 - d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

Artículo 162. Régimen jurídico

Las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

Artículo 163. Rendimiento de las tasas

Los ingresos por las tasas portuarias de cada autoridad portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y con los costes de los servicios prestados directamente por la autoridad portuaria o por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. En el caso de la autoridad portuaria deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

En el caso de SASEMAR, deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de las funciones a las que se refiere el apartado 1 del artículo 137 de esta ley

Dichos rendimientos podrán ser establecidos anualmente o bien como objetivo de rendimiento en periodos plurianuales.

El Ministerio de Fomento establecerá por Orden Ministerial los criterios por los cuales se considerará que los rendimientos son razonables.

Estos criterios velarán por el cumplimiento del principio de autofinanciación, evitando simultáneamente la competencia desleal entre puertos y prácticas abusivas o discriminatorias.

Artículo 164. Importe de las tasas

El importe de las tasas se fijará:

- a) Tasa de ocupación: tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado.
- b) Tasa de actividad: tomando como referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.
- c) Tasas de utilización: tomando en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de

amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

- d) Tasa de ayudas a la navegación: para todo el sistema portuario de titularidad estatal y tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

Artículo 165. Bonificaciones

Se admite la posibilidad de bonificaciones en las tasas portuarias en los supuestos y con los límites establecidos en esta ley, con el objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica y ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte. La aplicación a una tasa de más de una bonificación de las previstas en esta ley se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota íntegra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

Artículo 166. Coeficientes correctores

1. Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada autoridad portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico-financiera, en un marco de competencia leal entre puertos, cada autoridad portuaria podrá proponer en el marco del plan de empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán respectivamente a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:
 - a) Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1,30.
 - b) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.
 - c) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser superior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.
 - d) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0,70, la rentabilidad media de los tres ejercicios anteriores al año en el que se acuerde el plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes

correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

- e) La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

A estos efectos se entenderá por rentabilidad media de los tres ejercicios el cociente de dividir la media de los resultados del ejercicio de los tres años correspondientes, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del artículo 157 de esta ley, por la media de los activos no corrientes netos medios de dichos ejercicios, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra b) del artículo 157 de esta ley.

En el caso de que para el ejercicio de aplicación de los coeficientes correctores la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos introduzca revisiones en las cuantías básicas de las tasas de utilización, de acuerdo con lo previsto en los artículos 202, 210, 217, 229 y 235 de esta ley, o modificaciones de los tipos de gravamen de la tasa de ocupación establecidos en el artículo 176, a los efectos del cálculo de la rentabilidad de los tres ejercicios inmediatamente anteriores, se deberá tener en cuenta el impacto que sobre los ingresos de dichos períodos hubieran tenido las revisiones y modificaciones citadas.

No obstante los límites anteriores, las autoridades portuarias que hayan suscrito un convenio de normalización financiera, en los términos previstos en el artículo 160.3 de esta ley, deberán aplicar en todo caso coeficientes correctores superiores a la unidad e inferiores a 1,30. Estos coeficientes correctores serán acordados por la autoridad portuaria con Puertos del Estado en el marco del correspondiente plan de empresa.

- 2. El ministro de Fomento desarrollará, mediante orden, criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno, teniendo en cuenta los siguientes principios:
 - a) Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto.
 - b) Autosuficiencia económica de cada autoridad portuaria, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo, a través del establecimiento de límites inferiores sobre las cuantías.

- c) Garantía de la leal competencia interportuaria, sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las tasas incorporen la estructura de costes de cada autoridad portuaria, evitando situaciones de competencia desleal.
3. Cada autoridad portuaria realizará, en su caso, la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración las previsiones de evolución de sus tráficos, el nivel de endeudamiento, sus necesidades de inversión y sus objetivos de gestión, así como la rentabilidad anual objetivo y el rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio exigible para los ejercicios correspondientes. En el caso de que no se proponga ninguno se entenderá que se mantienen los del ejercicio anterior siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores, o tendrán un valor igual a la unidad en caso de que no se hayan aprobado anteriormente. Los coeficientes correctores definitivos para cada autoridad portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

Artículo 167. Repercusión en régimen de estimación simplificada

En los casos en que esta ley establezca que la cuantía de la tasa se determine en régimen de estimación simplificada, su repercusión, cuando proceda, deberá llevarse a cabo por los sujetos pasivos por el importe que corresponda a la misma en dicho régimen.

Artículo 168. Publicación

Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases impositivas y gravámenes de la tasa de ocupación y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada autoridad portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.

Artículo 169. Exenciones del pago de la tasa de ocupación

Estarán exentos del pago de la tasa de ocupación:

- a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de control oficial de mercancías, vigilancia, investigación y desarrollo tecnológico, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros y de mercancías, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquellas relacionadas con la defensa nacional.

- b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, cuya actividad esté exclusivamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros o con la atención sanitaria gratuita, que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, previa solicitud de la exención a la autoridad portuaria.

Artículo 170. Exenciones del pago de la tasa de actividad

Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:

- a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo a) del artículo anterior.
- b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, respecto de las actividades a que se refiere la letra b) del artículo anterior, previa solicitud de la exención a la autoridad portuaria.
- c) Los consignatarios de buques y de mercancías, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques y de mercancías, siempre y cuando estas no impliquen la ocupación de dominio público.
- d) Los provisionistas, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de aprovisionamiento, siempre y cuando esta no implique la ocupación de dominio público.
- e) Los titulares de servicios comerciales y actividades que, no estando vinculados a la ocupación privativa del dominio público, estén directamente relacionados con la entrada o salida de la zona de servicio del puerto de mercancías o pasajeros.
- f) Las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquellas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, previa solicitud de la exención a la autoridad portuaria.

Artículo 171. Exenciones del pago de las tasas de utilización y ayudas a la navegación

Estarán exentos del pago de las correspondientes tasas de utilización y de ayudas a la navegación:

- a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, a condición de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

- b) Las embarcaciones, aeronaves y material propiedad de las autoridades portuarias y los de las Administraciones públicas, o contratados por las mismas, dedicados al servicio del puerto y a las actividades de seguridad pública, vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. Asimismo, a condición de reciprocidad, las embarcaciones y material de las Administraciones de otros Estados dedicados a las mismas actividades.
- c) Las embarcaciones y material tanto de la Cruz Roja Española del Mar dedicados a las labores que tiene encomendadas esta institución, como de aquellas entidades sin fines lucrativos y legalmente constituidas que se dediquen exclusivamente a fines humanitarios, así como las mercancías de carácter humanitario enviadas a zonas o regiones en crisis o de emergencia, realizadas por estas, previa solicitud de la exención a la autoridad portuaria.
- d) Embarcaciones y buques a flote en construcción, reparación, transformación, o desguace, cuando se realicen en instalaciones dedicadas fundamentalmente a dichas actividades y se hallen otorgadas en concesión o autorización que incluyan la lámina de agua en la que se realicen las referidas operaciones.
- e) Las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.

A los efectos de esta ley se considerarán entidades sin fines lucrativos las enumeradas en el artículo 2 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo.

Artículo 172. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas

1. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las autoridades portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio. La gestión recaudatoria en período ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o por los que correspondan de otras Administraciones territoriales.

Los sujetos pasivos estarán obligados a practicar las operaciones de calificación y cuantificación necesarias para determinar e ingresar el importe de la deuda tributaria.

Las tasas serán objeto de autoliquidación por sus respectivos sujetos pasivos. Las autoridades portuarias practicarán las correspondientes liquidaciones hasta que por orden del Ministerio de Fomento se determinen los criterios, forma y plazos necesarios para que se efectúe la autoliquidación.

2. En los procedimientos de aplicación de los tributos se aplicarán los principios y procedimientos de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a lo previsto en esta ley.
3. El impago de cualquiera de las tasas portuarias podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al capitán marítimo si afectase a la navegación, la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

A estos efectos, se entenderá que se ha producido impago de las tasas cuando no se efectúe el ingreso de la deuda tributaria en período voluntario.

Sección 2ª: Tasa de ocupación

Artículo 173. Hecho imponible

El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

Artículo 174. Sujetos pasivos

Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.

Artículo 175. Base imponible

La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:

- a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones, en particular los calificados como uso logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de

ordenación establecidas en el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio, y su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2º 4. En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones cuando estas reviertan a la autoridad portuaria.

- d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

Artículo 176. Tipo de gravamen

1. El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será el siguiente:

- a) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 5,5 por ciento.

2º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento.

3º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: 7,5 por ciento.

- b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 2,75 por ciento del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en la letra a) anterior.

- c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 5,5 por ciento del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 3,5 por ciento del valor de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación

anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por ciento.

2º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: el 7,5 por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

d) En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por ciento del valor de los materiales consumidos.

2. Los gravámenes a aplicar a los terrenos e instalaciones cuyo objeto concesional sea la construcción, reparación o desguace de buque o embarcaciones serán 1,5 puntos porcentuales menores que los correspondientes a actividades portuarias..

Artículo 177. Valor de los terrenos y las aguas del puerto

1. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada autoridad portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada autoridad portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la autoridad portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.

Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la autoridad portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a 20 días.

La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el *Boletín Oficial del Estado*. Los valores contenidos en la Orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.

2. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de los valores aprobados cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los

costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

La actualización no será aplicable cuando, por causas imputables a la autoridad portuaria, la valoración de los terrenos y las aguas del puerto no hubiera sido revisada siendo procedente de conformidad con lo dispuesto en el siguiente apartado de este artículo.

La actualización del valor de los terrenos y las aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el artículo siguiente.

3. Además, las valoraciones podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique la delimitación de los espacios y usos portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. Cuando se incorpore un nuevo terreno se le asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.

Artículo 178. Reflejo, actualización y revisión de la cuota íntegra

1. La autoridad portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa.

A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de la cuota íntegra de la tasa, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

2. La cuota íntegra de la tasa en las concesiones y autorizaciones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el artículo anterior. Si como consecuencia de estas revisiones la cuantía de la cuota íntegra vigente en el momento de la revisión sufriera un incremento superior al 10 por ciento, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por ciento hasta alcanzar la cuota resultante de la

nueva valoración. Todo ello, sin perjuicio de la actualización prevista en el apartado anterior. El importe de la cuota íntegra de la tasa en ningún caso podrá incrementarse, como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el periodo de vigencia de la concesión, en más de un 20 por ciento, cada 15 años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del IPC. La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Artículo 179. Devengo, exigibilidad y pago

1. El devengo de la tasa se producirá en el momento de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo inicio se vincule a la fecha de extinción de otra concesión, o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la autoridad portuaria, en los que el devengo se producirá en el momento de la puesta a disposición de los terrenos.
2. La tasa será exigible por adelantado y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año. No obstante, la autoridad portuaria podrá acordar pagos anticipados a cuenta de la tasa que afectan a plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la autoridad portuaria.
3. Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa tributaria para el aplazamiento del pago, con carácter excepcional, y de modo debidamente justificado, la autoridad portuaria podrá admitir pagos diferidos de esta tasa, cuando se trate de importes devengados en un periodo igual o superior a un año, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos adicionales:
 - a) Los pagos anuales de esta tasa serán siempre superiores al 75 por ciento de la cuantía correspondiente a cada año.
 - b) En un período máximo de 10 años, la suma de los pagos anuales percibidos deberá ser igual a la cuantía total acumulada correspondiente a dicho período.
 - c) El Consejo de Administración de la autoridad portuaria deberá aprobar el plan de pagos diferidos, previo informe favorable de Puertos del Estado.
 - d) En caso de extinción de la concesión o autorización por cualquier causa durante el período de pagos diferido, deberán liquidarse las cantidades pendientes de pago hasta alcanzar la cuantía total de la tasa que le corresponda.

Artículo 180. Oferta de importes adicionales en concursos

En los concursos convocados por la autoridad portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios

para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el artículo 178.1.

Artículo 181. Bonificaciones

La autoridad portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos.

La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada, de conformidad con los siguientes criterios:

- 1º Cuando el proyecto de una concesión incluya la realización de inversiones en obras de relleno a cargo del concesionario, la bonificación se cuantificará en función de la altura media de relleno hasta una cota de un metro por encima de la pleamar viva equinoccial, el coste unitario medio del relleno (por m³), el valor por m² de la superficie objeto de relleno y el tipo de gravamen anual, ambos conceptos a efectos del cálculo de la tasa de ocupación, y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{k \cdot Cr \cdot 10000 \cdot h}{Vt \cdot t \cdot n} \quad (b \leq 75 \%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Cr = Coste medio del relleno establecido por la autoridad portuaria (€/m³), calculado en el momento de otorgamiento de la concesión.

h = Altura media del relleno hasta un metro por encima de la pleamar viva equinoccial (m).

Vt = Valor de la superficie que vaya a ser objeto de relleno, a efectos de la concesión de dominio público (€/m²) en el momento de otorgamiento de la concesión.

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años y k=1,15 para n mayor que 10 años.

- 2º Esta bonificación también se aplicará a las concesiones cuyos proyectos contemplen la realización por el concesionario de inversiones en obras de consolidación o mejora de terrenos insuficientemente consolidados o deficientes. No serán objeto de bonificación las inversiones en cimentaciones.

La bonificación se establecerá en función de la inversión unitaria por m², realizada para consolidar el relleno y obtener una explanada aceptable E1 o buena

E2 en un relleno consolidado, de acuerdo con las Recomendaciones ROM 4.1-94, «Proyecto y construcción de pavimentos portuarios»; el valor por m² de la superficie objeto de consolidación o mejora y el tipo de gravamen anual, ambos conceptos a efectos del cálculo de la tasa de ocupación; y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{k \cdot 10000 \cdot I_c}{V_t \cdot t \cdot n} \quad (b \leq 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

I_c = Inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos establecida por la autoridad portuaria (€/m²), calculada en el momento de otorgamiento de la concesión.

V_t = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de consolidación o mejora, a efectos de la concesión de dominio público (€/m²), en el momento de otorgamiento de la concesión.

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años y k=1,15 para n mayor que 10 años.

3º En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno y de consolidación o mejora a cargo del concesionario sobre la misma superficie, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con las formulaciones de los ordinales 1º y 2º, sin que la suma de ambas pueda superar el 75 por ciento.

4º Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación en las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones en estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con lo siguiente:

1º La bonificación será aplicable a cada fase no urbanizada establecida en el título concesional mientras no estén finalizadas las obras, según el programa establecido en dicho título.

La bonificación se establecerá en función de la relación entre la inversión y el valor del terreno, a efectos del cálculo de la tasa de ocupación, según la siguiente escala:

$i = 100 (lu/Vt) k$	Bonificación (%)
$10 > i \geq 0$	0
$20 > i \geq 10$	15
$30 > i \geq 20$	25
$40 > i \geq 30$	35
$50 > i \geq 40$	45
$i \geq 50$	50

donde:

lu = Inversión unitaria en obras de urbanización establecida por la autoridad portuaria (€/m²).

Vt = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de urbanización y comercialización, a efectos de la concesión de dominio público (€/m²), en el momento de otorgamiento de la concesión.

i = Relación entre la inversión en obras de urbanización y el valor de los terrenos (en tanto por ciento).

2º La bonificación no podrá exceder del 50 por ciento de la cuota de la tasa aplicable por ocupación de los terrenos a urbanizar. Esta bonificación se aplicará durante la realización de las obras y hasta que finalicen estas, de conformidad con el programa establecido en el título concesional.

- c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un órgano o entidad de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social o cultural: el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa.
- d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria: el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la finalidad corporativa, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.
- e) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos: 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones, destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie,

obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad. En el caso de que disponga de atraques otorgados en concesión o autorización, al menos un 80 por ciento de los mismos deberán estar destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros para poder aplicarse esta bonificación.

- f)** Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo la obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a usos portuarios, por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y superficie mínima de 1000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por ciento de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el periodo de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la autoridad portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:
- El concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras.
 - En la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.
 - Las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la autoridad portuaria.
 - El concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.
 - El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tener incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.
 - En el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.
 - En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la autoridad portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.
- g)** Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de vehículos en régimen de mercancía y en la concesión se disponga de superficie adicional de almacenamiento con base en inversiones ejecutadas por el concesionario mediante la construcción de almacenes o silos verticales, superior, en su conjunto, a la propia superficie objeto de concesión, esta bonificación será del 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación será aplicable a

partir de la entrada en servicio de las superficies adicionales. En el caso de que las superficies adicionales estén en servicio antes de la fecha de entrada en vigor de esta ley se aplicará a partir de dicha fecha.

- h) Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de manipulación de mercancías o de pasajeros y en el título concesional se disponga la realización por parte del concesionario de muelles, pantalanes, duques de alba u otras obras de atraque y amarre, así como obras de dragado de primer establecimiento asociadas con las mismas: la cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada por estos conceptos, de conformidad con los siguientes criterios:

$$b = (Ca \cdot 10000) / (Vt \cdot S \cdot t \cdot n) \quad (b \leq 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Ca = Coste de las obras establecido por la autoridad portuaria (€), calculado en el momento del otorgamiento de la concesión.

Vt = Valor de la superficie concesionada a efectos de la concesión de dominio público (€/m²) en el momento de otorgamiento de la concesión.

S = Superficie concesionada (m²).

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno o de consolidación o mejora, así como obras de atraque y amarre, a cargo del concesionario, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con lo dispuesto en los apartados a) y h) de este artículo, sin que la suma global pueda superar el 75 %.

Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación a las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones por estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.

Artículo 182. Bonificaciones singulares

Con el objeto de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, cuando el objeto concesional sea una terminal marítima de mercancías podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual de hasta el 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

A propuesta del Consejo de Administración de la autoridad portuaria, en el correspondiente plan de empresa se deberá fijar de forma motivada las bonificaciones aplicables a cada uno de los tipos de terminales de mercancías de acuerdo con la situación coyuntural en que se encuentra el puerto en relación con las condiciones existentes

de competencia internacional y de los mercados asociados con la mercancía que se manipula en la misma. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que en su caso se apruebe, se incluirán las bonificaciones asignadas a cada tipo de estas terminales.

Así mismo, con el objeto impulsar actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático, podrán aplicarse por la autoridad portuaria bonificaciones singulares, de hasta el 30 por ciento, cuando el objeto concesional sea la fabricación industrial de elementos destinados a instalaciones eólicas marinas.

Estas bonificaciones o la posibilidad de las mismas no deberán reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.

Sección 3ª: Tasa de actividad

Artículo 183. Hecho imponible

El hecho imponible de esta tasa consiste en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, sujetas a autorización por parte de la autoridad portuaria.

En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación del dominio público portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente concesión o autorización de ocupación del dominio público, sin perjuicio de la exigencia de las tasas que procedan por ambos conceptos.

En el supuesto de que la actividad implique la prestación de un servicio portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente licencia o título administrativo habilitante de prestación del servicio portuario, debiendo incluirse esta tasa en la mencionada licencia.

Artículo 184. Sujeto pasivo

Será sujeto pasivo de la tasa, el titular de la autorización de actividad, el titular de la concesión o autorización de ocupación de dominio público o el titular de la licencia de prestación de servicio portuario, según proceda.

Artículo 185. Devengo

El devengo de la tasa se producirá en la fecha de inicio de la actividad o, en el caso de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario, desde el plazo máximo para el inicio de la actividad establecido en el título concesional, salvo causas justificadas a juicio de la autoridad portuaria.

Artículo 186. Cálculo de la cuota

La cuota íntegra de la tasa se calculará por la autoridad portuaria aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los criterios y límites establecidos en los dos artículos siguientes.

Artículo 187. Criterios para la fijación de la base imponible

Para la fijación de la base imponible se aplicarán los siguientes criterios:

- a) En los servicios y actividades de manipulación de carga, la base imponible será el número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contenedores u otros elementos de transporte tipificados, vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.
- b) En el servicio al pasaje, será el número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.
- c) En los servicios técnico-náuticos, será el número de unidades de arqueo bruto (GT) de los buques servidos o el número de servicios prestados.
- d) En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques, será la cantidad recogida o el número de servicios prestados.
- e) En el resto de servicios y actividades portuarios, así como de las auxiliares y complementarias, la base imponible será el número de unidades representativas de la cuantía del servicio prestado o de la actividad desarrollada o el número de servicios prestados. Cuando no sea posible su medición, será el volumen de negocio desarrollado en el puerto.
- f) En el caso de actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, será el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

Artículo 188. Criterios y límites para la fijación del tipo de gravamen

Para la fijación del tipo de gravamen, que deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público, la autoridad portuaria:

- a) Tomará en consideración, entre otros, los siguientes criterios:
 - 1º Las características y los condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.
 - 2º El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráfico existentes y captación de nuevos tráfico.
 - 3º El nivel de inversión privada.

4º Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad.

b) Respetará, en todo caso, los siguientes límites:

1º Superior:

En los supuestos previstos en las letras a), b), c), d) y e) del artículo anterior, la cuota íntegra anual de la tasa no podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

1º 1. Del 100 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa por ocupación del dominio público.

1º 2. De la cantidad que resulte de aplicar los siguientes tipos de gravamen al volumen de tráfico portuario manipulado:

- 0,60 € por tonelada de granel líquido.
- 0,90 € por tonelada de granel sólido.
- 1,20 € por tonelada de mercancía general.
- 10,00 € por unidad de contenedor normalizado menor o igual de 20', incluida en su caso una plataforma de hasta 6,10 metros y vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros.
- 20,00 € por unidad de contenedor normalizado mayor que 20', incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros, semirremolque o remolque y vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros, y vehículo articulado con caja de hasta 16,50 metros de longitud total.
- 25,00 € por unidad de vehículo rígido con remolque (tren de carretera).
- 1,50 € por unidad de elemento de transporte o de carga vacío que no tengan la condición de mercancía.
- 4,00 € por vehículo en régimen de mercancía de más de 2500 kg de peso.
- 2,00 € por vehículo en régimen de mercancía de no más de 2500 kg de peso.
- 1,80 € por pasajero.
- 2,00 €, por motocicletas, vehículos de dos ruedas, automóviles de turismo y vehículos similares, incluidos elementos remolcados, en régimen de pasaje.
- 10,00 € por autocares y vehículos de transporte colectivo.

Estos tipos máximos se actualizarán anualmente en la misma proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. Dicha actualización será efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

1º 3. Del 6 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La cuota íntegra anual en el supuesto previsto en la letra f) del artículo anterior no será superior al 8 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

2º Inferior:

En los supuestos previstos en las letras a), b), c), d), y e) del artículo anterior, la cuota íntegra anual no será inferior al mayor de los siguientes valores, según corresponda:

2º 1. Cuando la actividad se realice con ocupación privativa del dominio público portuario, un 20 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas. No obstante, en estos casos, cuando se adopte como base imponible de la tasa de actividad el volumen de tráfico, no podrá ser inferior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínimo anual comprometido, en su caso, en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

2º 2. Cuando la actividad se realice sin ocupación privativa del dominio público, un 1 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

En el supuesto previsto en la letra f) del artículo anterior, la cuota íntegra anual como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el periodo de vigencia de la concesión no será inferior al 2 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

Artículo 189. Fijación de la base imponible y el tipo de gravamen

La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se fijarán, en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en los artículos anteriores, debiendo figurar en la autorización de actividad, en la licencia o, en su caso, en el título habilitante de la concesión o autorización

de ocupación privativa de dominio público portuario. La base imponible y el tipo de gravamen no serán revisables, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el artículo siguiente.

Artículo 190. Actualización de la base imponible

Cuando la base imponible de la tasa no se fije en función de la cifra o del volumen de negocio, a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación del tipo de gravamen cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

Artículo 191. Exigibilidad de la tasa

La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año. En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado su cuantía se calculará, para el primer ejercicio, sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen de tráfico o de negocio y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos del año anterior, procediéndose a la regularización de la misma al final de cada ejercicio con los datos reales.

Artículo 192. Importes adicionales en concursos

En los concursos convocados por la autoridad portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no deberán actualizarse conforme a lo establecido en el artículo 190.

Sección 4ª: Tasas de utilización

Artículo 193. Ámbito de aplicación

1. Las autoridades portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias el pago de las siguientes tasas:
 - a) T-1: Tasa del buque.
 - b) T-2: Tasa del pasaje.

- c) T-3: Tasa de la mercancía.
 - d) T-4: Tasa de la pesca fresca.
 - e) T-5: Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
 - f) T-6: Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.
2. La realización de los hechos imponibles en las tasas de utilización se producirá por la utilización de todos o alguno de los bienes o instalaciones relacionados en los mismos.

Subsección 1ª Tasa del buque (T-1)

Artículo 194. Hecho imponible

El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva autoridad portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Artículo 195. Sujetos pasivos

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.
2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:
 - a) El consignatario del buque, si este se encuentra consignado.
 - b) El concesionario o autorizado, en los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización.
3. Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la autoridad portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización.
4. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir su cumplimiento a los sujetos pasivos contribuyentes del apartado 1. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

Artículo 196. Devengo de la tasa

Esta tasa se devengará cuando el buque entre en las aguas de la zona de servicio del puerto.

Artículo 197. Cuota íntegra por acceso y estancia en Zona I o interior de las aguas portuarias

1. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la Zona I o interior de las aguas portuarias, excepto en el caso de atraque en dique exento, será la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia, computado en periodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes, según corresponda:
 - a) Atraque no otorgado en concesión o autorización:
 - 1º Buques atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,00.
 - 2º Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados: 0,80.
 - b) Atraque otorgado en concesión o autorización:
 - 1º Atacados o fondeados con espacio de agua en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión, sea por lo menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:
 - 0,60 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.
 - 0,50 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.
 - 2º Atacados o fondeados sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización:
 - 0,70 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.
 - 0,60 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

- c) Atraque o fondeo en puertos en régimen concesional: 0,30.
- d) Atraque o fondeo de buques que entran en Zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas, se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota prevista en las letras a), b) y c) anteriores. Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el periodo.
- e) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona I, bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:
 - 1º Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías: 4,00.
 - 2º Buques destinados al dragado y al avituallamiento: 4,67.
 - 3º Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero: 1,33.
 - 4º Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero: 0,50.
 - 5º Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual: 0,45.
 - 6º Buques en depósito judicial: 1,00.
 - 7º Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67.
 - 8º Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios: 2,33.
 - 9º Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo: 4,67.

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

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

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

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

- 1º En atraques otorgados en concesión o autorización, sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización: 0,70.
 - 2º En atraques otorgados en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea al menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad: 0,60.
 - 3º En puertos otorgados en concesión: 0,30.
- f)** Sin utilización de puesto de atraque o fondeo: en el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B), por el coeficiente, por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166, por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por un coeficiente igual a 2,00.
- g)** A los buques de crucero turístico:
- 1º Con carácter general: 0,70.
 - 2º Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta ley: 0,56.
 - 3º Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta ley, siempre que en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u ocho escalas si el tráfico es manifiestamente estacional: 0,50.

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

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

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

1º Con carácter general: 0,90.

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

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

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

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

- j) A los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión en alta mar, así como a los buques que durante su estancia en puerto utilicen combustibles alternativos o electricidad suministrada, desde muelle o bien por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares: 0,5.

Este coeficiente no se aplicará a los buques que se dediquen al transporte de gas natural licuado, u otros combustibles alternativos, salvo que durante su estancia en puerto utilicen electricidad suministrada desde muelle, o por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares.

A los efectos de esta norma serán combustibles alternativos aquellos contemplados como tales por la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

Este coeficiente será compatible con los coeficientes de las letras anteriores.

2. A los supuestos de las letras e), f) y g) del apartado anterior solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B.

Los supuestos de las letras h) e i) del apartado anterior únicamente serán de aplicación a los casos que corresponda aplicar la cuantía básica S. Dichos supuestos no son compatibles entre sí.

Artículo 198. Cuota íntegra por atraque en Zona II y en diques exentos en Zona I

1. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque únicamente en la Zona II o exterior de las aguas portuarias, salvo lo específicamente previsto en el artículo siguiente para buques fondeados, será el 30 por ciento de la prevista en el artículo anterior, según corresponda. A su vez, en el caso de atraque del buque en diques exentos en Zona I, la cuota íntegra de la tasa del buque será el 50 por ciento de la prevista en dicho artículo, según corresponda.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellos casos en los que el buque no realice operaciones comerciales, salvo avituallamiento, aprovisionamiento o reparación, la tasa se devengará, en ambas situaciones, desde el segundo día de estancia o desde el inicio, en su caso, de las operaciones comerciales no exceptuadas.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, el acceso a dique seco o flotante, grada o instalación de varada se considerará operación comercial.

Artículo 199. Cuota íntegra por fondeo en la Zona II o exterior de las aguas portuarias

En el supuesto de buques fondeados en la Zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra será el producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia o fracción y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes, según corresponda:

- a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión:
 - 1º Con carácter general: 0,80.
 - 2º Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,48.
 - 3º Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible: 0,5.
- b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión:
 - 1º Con carácter general: 0,40.
 - 2º Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,24.

- 3º Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible: 0,5.

En estos supuestos, la tasa se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado con anterioridad operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos de las letras a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.

Artículo 200. Tiempo de estancia

1. A los efectos de la liquidación de la tasa, el tiempo de estancia se contará desde la hora en que se dé el primer cabo a punto de amarre, o se fondee el ancla, hasta el momento de largar el buque la última amarra o levar el ancla del fondo.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, a los efectos del cómputo de la estancia a la entrada en el puerto, el periodo entre las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho periodo no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación.

Cuando el tiempo de estancia durante dicho periodo supere cinco horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo. El tiempo de estancia en fondeo en la Zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

3. Sin perjuicio de lo señalado en los artículos anteriores, en el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma zona, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

Artículo 201. Servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y servicio marítimo regular

1. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros, (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular, mediante acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

- a) Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.
- b) Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.
- c) Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.
- d) Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.
- e) Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.
- f) Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.
- g) Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45.
- h) A partir de la escala 366: 0,35.

En el caso de que el servicio marítimo sea regular se aplicarán los coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas.

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques, deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la autoridad portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y fechas y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos e infraestructuras de transporte. En este caso, también deberá acreditarse que el servicio se presta con carácter general y con publicidad a los posibles usuarios.

2. La calificación de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular será efectuada por la autoridad portuaria, previa solicitud del interesado, que especificará los siguientes extremos:
 - a) La relación de buques que prestarán inicialmente el servicio, identificados por su nombre y número IMO.
 - b) Los puertos incluidos en el servicio.
 - c) El tipo de pasaje, mercancías, elementos de transporte y unidades de carga a los que prestarán el servicio.
 - d) El número de escalas y las fechas previstas en las que se prestará el servicio durante el año natural.

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse

antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

3. Cualquier modificación que vaya a producirse en un servicio marítimo, o servicio marítimo regular, a un determinado tipo de tráfico, deberá comunicarse previamente a la autoridad portuaria.

Artículo 202. Cuantías básicas

El valor de las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S) se establece para todas las autoridades portuarias en 1,43 € y 1,20 €, respectivamente. Estos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Artículo 203. Arqueo bruto del buque

En el caso de que no se disponga del arqueo bruto según el Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

Valor estimado de arqueo bruto = $0,4 \cdot E \cdot M \cdot P$

donde:

E = eslora total en metros.

M = manga en metros.

P = puntal de trazado en metros.

Artículo 204. Prolongación de estancia no autorizada

Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la autoridad portuaria fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras, salvo por detención, sin perjuicio de que en este caso la autoridad portuaria asignara otro atraque o puesto de fondeo. En caso de incumplimiento de dicha orden, la autoridad portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

- a) Por cada una de las dos primeras horas o fracción, a partir de la finalización del plazo fijado para abandonar el atraque o fondeo, el importe de la tasa correspondiente a quince horas.
- b) Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tasa correspondiente a quince horas.

Subsección 2ª Tasa del pasaje (T-2)

Artículo 205. Hecho imponible

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros, por su equipaje y, en su caso, por los vehículos que estos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva autoridad portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

No está sujeta a esta tasa, la utilización de maquinaria y elementos mecánicos móviles para las operaciones de embarque y desembarque, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Artículo 206. Sujetos pasivos

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyente y solidariamente, el naviero y el capitán del buque.
2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes del apartado anterior:
 - a) El consignatario del buque en que viajen los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, si el buque se encuentra consignado.
 - b) El concesionario o autorizado, en atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización.
3. Los sustitutos a que se refiere el apartado anterior están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la autoridad portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o al autorizado.
4. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

Artículo 207. Devengo de la tasa

Esta tasa se devengará cuando se inicie la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y, en su caso, de los vehículos.

Artículo 208. Cuota íntegra

La cuota íntegra de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje será la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica (P), el coeficiente corrector

de la tasa del pasaje que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los coeficientes siguientes, según corresponda:

a) En atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas:

1º Caso general:

- 1º 1. Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque en tráficos entre países que apliquen el acuerdo Schengen: 0,75.
- 1º 2. Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque en tráficos con países que no apliquen el acuerdo Schengen: 1,00.
- 1º 3. Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía en embarque y desembarque, a aplicar el día de embarque o desembarque, respectivamente: 1,20.
- 1º 4. Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía con más de un día de permanencia en puerto, salvo el día de embarque y desembarque: 0,75.

En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto posterior al día de embarque o anterior al día de desembarque.

- 1º 5. Pasajero en régimen de crucero turístico en tránsito: 0,75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.
- 1º 6. Motocicletas y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje en embarque o desembarque: 1,30.
- 1º 7. Automóviles de turismo y vehículos similares en régimen de pasaje, en embarque o desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 5 metros de largo: 2,90.
- 1º 8. Automóviles de turismo en régimen de pasaje, en embarque y desembarque incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 5 metros de largo: 5,80.
- 1º 9. Autocares y otros vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje, en embarque o desembarque: 15,60.

Los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía quedarán exentos del pago de la tasa del pasaje.

2º Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio del puerto, o en aguas interiores marítimas tales como rías y bahías:

- 2º 1. Pasajero en embarque o desembarque: 0,02.

- 2º 2. Motocicletas y vehículos de dos ruedas en embarque o desembarque: 0,40.
- 2º 3. Automóviles de turismo y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta cinco metros de largo: 0,90.
- 2º 4. Automóviles de turismos y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más cinco metros de largo: 1,80.
- 2º 5. Autocares y otros vehículos de transporte colectivo, en embarque o desembarque: 3,00.
- 3º Pasajeros en viajes turísticos locales o en excursiones marítimas conjuntamente por embarque y desembarque:
 - 3º 1. Si el viaje no se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías: 0,20.
 - 3º 2. Si el viaje se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías: 0,04.
- b)** En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, los coeficientes serán el 50 por ciento de los indicados en la letra a) anterior.
- c)** En estaciones marítimas otorgadas en concesión o autorización, sin que los atraques hayan sido otorgados en concesión o autorización los coeficientes serán el 75 por ciento de los indicados en la letra a).
- d)** En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados por buques integrados en servicios marítimos regulares, los coeficientes serán el 80 por ciento de los indicados en el ordinal 1º de la letra a) o de los que resulten de aplicar las letras b) o c).
- e)** En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y de vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago, los coeficientes serán el 20 por ciento de los indicados en el ordinal 1º de la letra a) o de los que resulten de aplicar las letras b) o c). En el caso del archipiélago canario, estos coeficientes reducidos serán del 30 por ciento y se aplicarán exclusivamente en los supuestos de vehículos en régimen de pasaje y en los supuestos de pasajeros en régimen de transporte, transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en el citado archipiélago. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente

reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

Las reducciones contempladas en los supuestos de las letras d) y e) son incompatibles entre sí.

Artículo 209. Estimación simplificada

En los supuestos de navegación que se produzcan exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías y en los de viaje turístico local, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo. La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos estadísticos de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda al tráfico estimado. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 30 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

Artículo 210. Cuantía básica

El valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) se establece para todas las autoridades portuarias en 3,23 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Subsección 3ª Tasa de la mercancía (T-3)

Artículo 211. Hecho imponible

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias, incluyendo su estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la autoridad portuaria hasta un máximo de:
 - a) En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

- b)** En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.
- 2.** A los efectos de esta tasa, se considerarán también mercancías que efectúan tránsito terrestre aquellas que accedan a la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, para someterse a procesos de transformación o de valor añadido, y salgan también de dicha zona por vía terrestre una vez sometidas a dichos procesos, salvo que tengan como destino u origen usos complementarios o auxiliares correspondientes a zonas de actividades logísticas, o de almacenaje, o plantas de construcción y reparación naval, situadas en la zona de servicio del puerto.

Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva autoridad portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Artículo 212. Sujetos pasivos

- 1.** Son sujetos pasivos de esta tasa:
 - a)** En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte de entrada o salida marítima, o que se transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo:
 - 1º Con carácter solidario y en calidad de contribuyentes: el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.
 - 2º En calidad de sustitutos de los anteriores:
 - 2º 1. El consignatario del buque o el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía, cuando el buque o la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados.
 - 2º 2. El concesionario o autorizado, en terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización.
 - b)** En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte que efectúen tránsito terrestre o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima:
 - 1º En calidad de contribuyente: el propietario de la mercancía o, cuando lo hubiere, el transitario u operador logístico que represente la mercancía.
 - 2º En calidad de sustituto: el titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía, cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización.

2. Los sustitutos designados en este precepto están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, pudiendo la autoridad portuaria dirigirse indistintamente a cualquiera de ellos.
3. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

Artículo 213. Devengo

Esta tasa se devengará cuando la mercancía inicie su paso por la zona de servicio del puerto.

Artículo 214. Cuota íntegra en instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o autorización

En instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o de autorización, la cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

- a) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de entrada o salida marítima, la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:
 - 1º Régimen de estimación simplificada: para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota íntegra será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166.
 - Elemento de transporte tipo cargado o descargado coeficiente
 - Contenedor $\leq 20'$ (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) 10,00.
 - Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros 10,00.
 - Contenedor $> 20'$ (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) 15,00.
 - Semirremolque y remolque 15,00.
 - Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros 15,00.

- Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total 15,00.
- Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) 25,00.
- Vehículos que se transporten como mercancías:
- Vehículo de hasta 2500 kg de peso excepto para vehículos FCEV, BEV o PHEV cuyo peso será hasta 3500 kg 0,50.
- Vehículo de más de 2500 kg de peso excepto para vehículos BEV o PHEV cuyo peso será de más de 3500 kg 2,00.
- Los vehículos serán considerados FCEV, BEV o PHEV de acuerdo al Reglamento General de Vehículos.
- A los elementos de transporte que vayan vacíos, a excepción de los vehículos que se transporten como mercancías, se les aplicará la cuota prevista en el apartado a)2º. Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque, en un mismo buque.

2º Régimen por grupos de mercancías: la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

2º 1. Aplicar a cada tonelada de carga embarcada o desembarcada la resultante del producto de la cuota básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 166, y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el anexo III de esta ley:

Grupo de mercancía	Coeficiente
Primero	0,16
Segundo	0,27
Tercero	0,43
Cuarto	0,72
Quinto	1

2º 2. Aplicar, en su caso, a cada unidad o tonelada, embarcada o desembarcada, de envase, embalaje, contenedor, cisterna u otro recipiente o elemento de transporte que tenga o no el carácter de perdido o efímero y que se utilice para contener las mercancías en su transporte, así como a los

vehículos, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, vacíos o no de mercancías, la resultante de multiplicar la cuantía básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 166 y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coeficiente
Contenedor ≤ 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90
Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) (por unidad)	1,80
Semirremolque y remolque (por unidad)	1,80
Vehículo rígido, con caja o plataforma, mayor de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total (por unidad)	1,80
Plataforma de más de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Cabezas tractoras (por unidad)	0,60
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) (por unidad)	2,90
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50

2º 3. Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía que resulte de aplicar este régimen en función de su peso y del grupo a que pertenezca conforme a lo establecido en el anexo III de esta ley, no siendo aplicable el régimen de estimación simplificada, excepto en el caso de los vehículos que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

- b) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte

hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a), considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

Por razones de cohesión territorial de los territorios insulares, las mercancías y sus elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicha exención por razones de interés general asociadas con la necesidad de evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

- c) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de trasbordo la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1º Entre buques que se encuentren atracados: el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a), considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

2º Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado, así como entre buques fondeados: el 30 por ciento de la cuota prevista en la letra a), considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En los supuestos de las letras b) y c), esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

- d) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como una ría o bahía, la cuota íntegra será la prevista en la letra a), y se liquidará una sola vez en la operación de embarque o desembarque.
- e) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre, se aplicará el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a) a la mercancía y elemento de transporte que entre en la zona de servicio del puerto.

Artículo 215. Cuota íntegra en terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización

En terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización la cuota íntegra será la siguiente:

- a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:
- 1º En operaciones de entrada o salida marítima: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra a) del artículo anterior.
 - 2º En operaciones de tránsito marítimo: el 25 por ciento de la cuota establecida en la letra b) del artículo anterior.
 - 3º En operaciones de transbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida en la letra c) del artículo anterior, siempre que, por lo menos, uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado.
 - 4º En operaciones de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra d) del artículo anterior.
- En el supuesto de que solo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en la letra d) del artículo anterior, salvo que se liquide en la instalación concesionada. En este último caso será aplicable la reducción de la cuota prevista en el párrafo anterior.
- b) Si el atraque no está otorgado en régimen de concesión o autorización, se aplicará el 80 por ciento de la cuota que corresponda, en función de la operación que se desarrolle, de las previstas en el artículo anterior.
- c) En operaciones de tránsito terrestre: el 40 por ciento de la prevista en la letra e) del artículo anterior, siempre que la instalación de destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio esté otorgada en concesión o autorización.

Artículo 216. Cuota íntegra en otros supuestos

En los supuestos que se indican a continuación, la cuota resultará de aplicar a la cantidad obtenida con arreglo a lo dispuesto en los artículos anteriores, los coeficientes que respectivamente se indican:

- a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0,25.
- b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular: 0,80.

En el caso de que el buque realice la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo *ro-ro*, *ro-pax*, *con-ro* y ferri, el coeficiente se reducirá a 0,60.

En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, estos coeficientes no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas.

A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

- c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,20. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y de evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.
- d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0,50.

Las reducciones contempladas en las letras b) y c) son incompatibles entre sí.

Artículo 217. Cuantía básica

El valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) se establece para todas las autoridades portuarias en 2,65 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Subsección 4ª Tasa de la pesca fresca (T-4)

Artículo 218. Hecho imponible

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos.

Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias.

También forma parte del hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva autoridad portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público. En este hecho imponible no se incluye la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, transbordo o para el movimiento horizontal de la pesca dentro de la zona de servicio del puerto, que se encontrarán sujetos, respectivamente, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. El pago de esta tasa, dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada, en la posición que señale la autoridad portuaria. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, paros biológicos, vedas costeras o carencia de licencias, la autoridad portuaria prorrogará el plazo anterior hasta seis meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o buque de pesca devengará la tasa del buque prevista para buques pesqueros que estén en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 de esta ley. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e individualmente acreditada por certificaciones de la autoridad competente. En caso de que dejen de concurrir estas circunstancias o no puedan acreditarse, devengará la referida tasa del buque expresada en el párrafo anterior.

3. Esta tasa no será de aplicación a aquellos buques o embarcaciones pesqueras que no efectúen en el puerto descarga de pesca fresca, refrigerada o sus productos. En este caso devengarán la tasa del buque que le corresponda desde su entrada a puerto.

Artículo 219. Sujetos pasivos

1. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa:
 - a) El armador del buque o embarcación pesquera, en el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima.
 - b) El propietario de la pesca, cuando el buque sea mercante o aquella acceda al puerto por vía terrestre.

2. Son sujetos pasivos sustitutos:

- a)** Quien, en representación del propietario de la pesca, realice la venta o la primera venta, cuando la pesca sea vendida en puerto.
- b)** El concesionario o autorizado, en lonjas otorgadas en concesión o autorización.

3. Los sustitutos a que se refiere el apartado anterior están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la autoridad portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

4. El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en el comprador de la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión «Tasa de la pesca fresca al tipo de...».

No procederá la repercusión de las cuotas resultantes en los supuestos de liquidación que sean consecuencia de actas de inspección.

Artículo 220. Devengo

La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca, refrigerada o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto.

Artículo 221. Base imponible

La base imponible de esta tasa es el valor de mercado de la pesca o de sus productos, que se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

- a)** El obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto.
- b)** Cuando no haya sido subastada o vendida en la lonja del puerto, se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas ese mismo día o, en su defecto, en las del último día en que haya habido subasta de la misma especie y características.

Subsidiariamente, se utilizará el precio medio de mercado de la semana anterior acreditado por el órgano competente en la materia.

- c)** En el caso de que este precio no pueda fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la autoridad portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado.

Artículo 222. Tipo de gravamen

El tipo de gravamen será el siguiente:

- a)** Con utilización de lonja no concesionada o autorizada:
 - 1º A la pesca descargada por vía marítima: el 2,2 por ciento del valor de la base.
 - 2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,8 por ciento del valor de la base.
- b)** Sin uso de lonja:
 - 1º A la pesca descargada por vía marítima: el 1,8 por ciento del valor de la base.
 - 2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,5 por ciento del valor de la base.
- c)** Con utilización de lonja concesionada o autorizada:
 - 1º A la pesca descargada por vía marítima: el 0,4 por ciento del valor de la base.
 - 2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 0,3 por ciento del valor de la base.

Subsección 5ª Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)

Artículo 223. Hecho imponible

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en este.

Constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva autoridad portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

2. La aplicación de esta tasa requiere que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía, según proceda.

3. No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Artículo 224. Sujetos pasivos

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma.
2. El concesionario o autorizado, en dársenas e instalaciones portuarias deportivas otorgadas en concesión o autorización, es sujeto pasivo sustituto de los sujetos pasivos contribuyentes del apartado anterior, quedando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Artículo 225. Devengo de la tasa

Esta tasa se devengará cuando la embarcación deportiva o de recreo entre en las aguas de la zona de servicio del puerto, o cuando se produzca la puesta a disposición del atraque o puesto de fondeo.

Artículo 226. Cuota íntegra

La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

- a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas situadas totalmente en la Zona I o interior de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar los siguientes conceptos:
 - 1º Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Tipo de atraque o de fondeo	Coeficiente
Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	1,00
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	2,00
Atracada de costado a muelle o pantalán	3,00
Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0,50
Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0,60
Fondeada con amarre mediante medios propios	0,40

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de los señalados en el cuadro anterior.

- 2º Por disponibilidad de servicios, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por el valor de la cuantía básica (E) y por los siguientes coeficientes:

- Toma de agua: 0,07.
- Toma de energía eléctrica: 0,10.

Los consumos de agua y energía eléctrica efectuados serán facturados con independencia de la liquidación de esta tasa.

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto la cuota de la tasa será el 80 por ciento de las señaladas en los ordinales 1º y 2º anteriores.

- b)** En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización situadas totalmente en la Zona I o interior de las aguas portuarias, con espacio de agua también otorgado en concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

- 1º Por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, en el puesto de atraque o fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica (E) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Embarcación	General	Coficiente
		– Embarcación a vela con eslora no superior a 12 metros o a motor no superior a 9 metros
Embarcaciones transeúntes o de paso	0,39	0,15
Embarcaciones que tienen su base en el puerto	0,32	0,10

- 2º En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior.
- 3º Si, excepcionalmente, el espacio de agua no estuviera otorgado en concesión o autorización, la cuota de la tasa será un 80 por ciento superior a la prevista en esta letra.
- c) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas situadas total o parcialmente en Zona II, cuando el buque o la embarcación ocupe la Zona I la cuota de la tasa será la prevista en las letras a) y b) anteriores, según corresponda. Si, por el contrario, ocupa la Zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en las letras a), ordinal 1º, y b) anteriores para la Zona I y el 100 por ciento de la cuota de la tasa prevista en el ordinal 2º de la letra a) anterior para la Zona I, según corresponda.

Artículo 227. Superficie ocupada por el buque o embarcación

La superficie ocupada por el buque o la embarcación será el resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga.

Artículo 228. Pago anticipado y en régimen simplificado de la tasa

1. La tasa será exigible por adelantado:
- a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas, de acuerdo con los siguientes criterios:
- 1º Para las embarcaciones transeúntes o de paso en el puerto la cuantía que corresponda por el período de estancia que se autorice. Si dicho período hubiera de ser ampliado, el sujeto pasivo deberá formular nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

- 2º Para las embarcaciones con base en el puerto la cuantía que corresponda por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.
- b) En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año.
2. En el supuesto de la letra b) del apartado anterior podrá exigirse la tasa en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Para ello, los titulares de dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización deberán suministrar a las autoridades portuarias la información que les sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 25 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

Artículo 229. Cuantía básica

El valor de la cuantía básica de la tasa de embarcaciones deportivas y de recreo (E) se establece para todas las autoridades portuarias en 0,124 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios y sectoriales, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del sector turístico y en particular del sector náutico y de recreo.

Artículo 230. Buques o embarcaciones con base en el puerto

A los efectos de la aplicación de la tasa, son buques o embarcaciones que tienen su base en el puerto aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

Son buques o embarcaciones transeúntes o de paso aquellas que tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

Subsección 6ª Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6)

Artículo 231. Hecho imponible

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las zonas de tránsito, especialmente habilitadas como tales por la autoridad portuaria, y excepcionalmente

de las zonas de maniobra, por las mercancías y elementos de transporte por un periodo superior a:

- a) En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.
 - b) En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.
2. También están sujetos a esta tasa los materiales, maquinarias o equipamientos debidamente autorizados por la autoridad portuaria que, no teniendo la consideración de mercancías o elementos de transporte, permanezcan en la zona de servicio del puerto en períodos continuados superiores a 24 horas.
 3. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva autoridad portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.
 4. A los efectos de esta tasa, se entiende por zona o zonas de tránsito aquellas especialmente habilitadas al efecto por la autoridad portuaria con el objeto de servir de espacio de almacenamiento o depósito temporal de mercancías y elementos de transporte de manera que se compatibilicen con eficiencia las distintas operaciones portuarias. El Consejo de Administración de la autoridad portuaria delimitará la zona o zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las ordenanzas portuarias.

Artículo 232. Sujetos pasivos

1. Es sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento.
2. El consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía es sujeto pasivo sustituto del contribuyente previsto en el apartado anterior, cuando la mercancía y los elementos de transporte se encuentren consignados.
3. El sustituto está obligado al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir al sujeto pasivo contribuyente su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Artículo 233. Devengo de la tasa

Esta tasa se devengará cuando las mercancías y los elementos de transporte superen los tiempos máximos de utilización de la zona de tránsito, asociados con el pago de la tasa de la mercancía.

En el caso de materiales, maquinarias o equipamientos que no tengan la consideración de mercancías o elementos de transporte, la tasa de devengará una vez transcurrido el período de 24 horas de permanencia en la zona de servicio del puerto.

Artículo 234. Cuota íntegra

1. La cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por la cuantía básica (T) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente, en función de la duración de la ocupación:

- Hasta el día 7º 1.
- Desde el día 8º al 15º 3.
- Desde el día 16º al 30º 6.
- Desde el día 31º al 60º 10.
- A partir del día 61º 20.

Como superficie ocupada se adoptará la menor superficie rectangular, que contenga a la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento depositado.

2. La zona de maniobra no podrá ser utilizada para depósito de mercancías u otros elementos salvo autorización expresa del director del puerto, en cuyo caso serán de aplicación las cuantías previstas en el apartado anterior de este artículo.

A los efectos de esta tasa, se entiende como zona de maniobra el área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga del buque de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. El Consejo de Administración de la autoridad portuaria delimitará la zona o zonas de maniobra del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las ordenanzas portuarias.

3. Por razones justificadas de interés general, la autoridad portuaria podrá exigir la retirada de las mercancías u otros elementos depositados en las zonas de tránsito y maniobra, señalando plazo suficiente para realizarla. En caso de incumplimiento, la autoridad portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, de un 20 por ciento de la cuota de la tasa por utilización de la zona de tránsito por cada día o fracción de retraso a partir de la fecha límite señalada por

la autoridad portuaria para la total retirada. Si después de cinco días desde el primer aviso la mercancía continúa sin ser retirada, la autoridad portuaria podrá retirarla o removerla a cargo del sujeto pasivo de dicha tasa, sin perjuicio de la multa que le corresponda por los días de retraso y de las tasas o tarifas que conlleva la nueva ubicación. En el caso de mercancías u otros elementos declarados como abandonados, una vez concluido el proceso de subasta, la autoridad portuaria tendrá la prioridad en el cobro de las tasas y, en su caso, de las multas y tarifas que le corresponden generadas por dicha mercancía.

Artículo 235. Cuantía básica

El valor de la cuantía básica de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) se establece para todas las autoridades portuarias en 0,105 euros. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Artículo 236. Exenciones

Estarán exentos de esta tasa los titulares de concesiones o autorizaciones de ocupación de dominio público portuario por la estancia de mercancías, elementos de transporte, materiales, maquinaria o equipamientos en los espacios que formen parte de dichas concesiones o autorizaciones, por los que se devenga la correspondiente tasa de ocupación.

Sección 5ª: Tasa de ayudas a la navegación

Artículo 237. Hecho imponible

El hecho imponible de la tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 137 de esta ley.

También constituye el hecho imponible de dicha tasa la realización de actividades de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil.

Artículo 238. Sujetos pasivos

1. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, y el capitán o patrón del buque o embarcación.

2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:
 - a) El consignatario del buque o embarcación, si el buque se encuentra consignado.
 - b) El concesionario o autorizado, en puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización.
3. Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la autoridad portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la autoridad portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Artículo 239. Devengo de la tasa

El devengo de la tasa se produce cuando el buque o la embarcación comienza a recibir los servicios en aguas jurisdiccionales españolas.

Artículo 240. Cuota íntegra

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

- c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.
 - 1º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por el coeficiente 50 en cada año natural.
 - 2º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.
 - d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.
 - 1º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.
 - 2º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.
 - e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de esta ley:
 - 1º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.
 - 2º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.
2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas

a la navegación prestado por las autoridades portuarias (A) y 0,28 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.

Artículo 241. Pago de la tasa

El pago de la tasa será exigible:

- a)** A los buques y embarcaciones incluidos en la letra a) del apartado 1 del artículo anterior: en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto español en el que entren, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la autoridad portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentra situado el puerto.
- b)** A los buques y embarcaciones incluidos en las letras b), c) y d) del apartado 1 del artículo anterior:
 - 1º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la autoridad portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.
 - 2º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la autoridad portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.
- c)** A las embarcaciones a que hace referencia la letra e) del apartado 1 del artículo anterior:
 - 1º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la autoridad portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

- 2º En el caso de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la autoridad portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

Artículo 241 bis. Ingresos de la tasa de ayudas a la navegación que corresponden a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil

Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación asociado con la cuantía básica (C) se considerarán recursos económicos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil. De la cantidad efectivamente recaudada por cada autoridad portuaria de acuerdo con el artículo 241 de esta ley, y con periodicidad trimestral, el 97,697 % será ingresada a SASEMAR y el restante 2,303 % a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil. Estas operaciones recaudatorias no tendrán la consideración de ingresos ni de gastos de explotación para la autoridad portuaria.

La gestión y recaudación de esta tasa se efectuará por la autoridad portuaria correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 172 de esta ley, estando autorizada para celebrar el oportuno convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria o con los órganos que correspondan de otras Administraciones territoriales para la gestión recaudatoria en periodo ejecutivo de la tasa.

Artículo 242. Exigencia anticipada de la tasa

La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

Artículo 243. Justificación del pago

El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la tasa de ayudas a la navegación.

Las autoridades portuarias exigirán la presentación de los justificantes de haber abonado la tasa, debiendo proceder, en caso contrario, a su liquidación.

Las comunidades autónomas, organismos portuarios dependientes o vinculados a estas y los concesionarios o titulares de autorizaciones de puertos, dársenas e instalaciones portuarias deberán facilitar a la autoridad portuaria correspondiente la debida información y suministrar los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

Artículo 244. Convenios interadministrativos

Las autoridades portuarias y Puertos del Estado podrán suscribir convenios con las comunidades autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a estas para el cobro de esta tasa.

Sección 6ª: Bonificaciones

Artículo 245. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización

1. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, la autoridad portuaria aplicará las siguientes bonificaciones:

- a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, y además, la compañía naviera o, en su caso, el armador, al que pertenece el buque tenga suscrito un convenio con la autoridad portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la permanencia de buques en puerto, a la cuota de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 5 por ciento.

Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo cumplimiento operativo pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental. El cumplimiento por el buque de las normas y convenios internacionales en esta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la *International Accreditation Forum*. El cumplimiento del convenio suscrito se acreditará por parte de la autoridad portuaria.

- b)** Cuando el titular de una licencia para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, o el titular de la concesión o autorización de una terminal de manipulación de mercancías cumpla los requisitos que se citan posteriormente se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa de actividad:

Con carácter general: 15 por ciento.

A la parte de la cuota de la tasa correspondiente a tráfico manipulado de graneles sólidos o líquidos: 20 por ciento.

- c)** Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques, se aplicará una bonificación del 15 por ciento a la cuota de la tasa de actividad.

Los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización, concesión o licencia, en su caso, a los efectos de lo previsto en las letras b) y c) anteriores, serán los siguientes:

- 1º Tener suscrito un convenio con la autoridad portuaria en materia de buenas prácticas ambientales.

Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas cuyo cumplimiento pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo alcance comprenda la totalidad de los tráficos manipulados.

- 2º Estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificado por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la actividad objeto de autorización o concesión.

2. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

- a)** Cuando la compañía naviera o, en el caso de embarcaciones pesqueras, el armador tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la autoridad portuaria, y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad, a la cuota de la tasa del buque se le aplicará una bonificación de un 5 por ciento.

La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma.

- b) Cuando el prestador de un servicio portuario o el titular de la concesión o autorización de una terminal marítima de mercancías o de una estación marítima, tenga en vigor una certificación de servicio, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la autoridad portuaria y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad, emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN 45011, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 15 por ciento.
 - c) Cuando el titular de una licencia del servicio de manipulación de mercancías, o el concesionario o autorizado cuyo objeto concesional sea una terminal marítima de mercancías en la que se preste dicho servicio, supere por encima del 30 por ciento los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del servicio o en el título habilitante de la ocupación privativa del dominio público, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación de igual valor que el porcentaje de aumento de la productividad con respecto al valor citado, con un valor máximo del 50 por ciento. La liquidación de esta bonificación se realizará al final del ejercicio, cuando se liquide la tasa de actividad conforme a lo previsto en el artículo 191, considerando para su cálculo los valores medios de productividad del ejercicio.
3. Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al 40 por ciento, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía.

Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada autoridad portuaria.

Dichas bonificaciones podrán diferenciarse para cada uno de los tráficos y servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos así como para cada una de las tasas y podrán escalarse respectivamente en función del número de GT o del volumen de pasaje o de mercancías aportado por el sujeto pasivo en el ejercicio anterior en relación con los tráficos totales en dicho ejercicio correspondiente al tráfico o servicio marítimo considerado, o del crecimiento anual de dichos tráficos o servicios respecto a ese ejercicio, debiendo ser idénticas para todos los sujetos pasivos en las mismas condiciones.

En el caso de que las bonificaciones se escalen de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, la autoridad portuaria liquidará las mismas al final del ejercicio en función del crecimiento real de los tráficos o servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos aportados por el sujeto pasivo en el ejercicio.

A propuesta del Consejo de Administración de la autoridad portuaria, el plan de empresa acordará de forma motivada los tráficos y servicios marítimos sujetos a bonificación y las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, así como la situación de los mercados y la posición competitiva del puerto respecto a los mismos.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá la definición de los tráficos y servicios marítimos sujetos a esta bonificación, así como el valor de la misma para cada una de las tasas y, en su caso, condiciones y escalas de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 163 de esta ley.

El importe total de las bonificaciones reguladas en este apartado que aplique anualmente cada autoridad portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el plan de empresa.

3 bis. En todo caso, a los efectos del apartado 3 del presente artículo, los tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las comunidades autónomas de las Illes Balears y Canarias y las Ciudades de Ceuta y Melilla serán calificados como tráficos sensibles, prioritarios o estratégicos que coadyuvan al desarrollo económico y social de España en su conjunto.

La bonificación aplicada a los tráficos regulares de pasaje o carga rodada, a que se refiere el anterior párrafo, no computará respecto al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, establecido como límite máximo para las bonificaciones reguladas en el apartado 3. Esta bonificación no será incompatible con las que puedan establecerse para un mismo servicio marítimo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5 de este artículo.

En los supuestos regulados en este apartado, una vez aprobadas las bonificaciones adicionales a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de conformidad con el nuevo límite establecido, la autoridad portuaria podrá proceder a su aplicación con efectos a partir del 1 de marzo de 2020 y, en consecuencia, revisar, a solicitud del sujeto pasivo, las liquidaciones ya practicadas desde la citada fecha. La práctica de la correspondiente liquidación no devengará intereses a favor del sujeto pasivo de la tasa.

4. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque y de la mercancía:

A la tasa del buque cuando el buque atraque en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

A la tasa de la mercancía, para mercancías de entrada o salida marítima o en tránsito marítimo en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total de tráfico de contenedores en la terminal o en el conjunto de terminales de un determinado puerto, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el plan de empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican:

Proporción de tránsito (t)	Bonificación
$0 < t < 25 \%$	40 %
$25. \% < t < 50 \%$	50 %
$t > 50 \%$	60 %

En el caso de inicio de actividad de la terminal, para los dos primeros ejercicios se considerarán las estimaciones razonables de tráfico, aceptadas por la autoridad portuaria.

A propuesta del Consejo de Administración de la autoridad portuaria, el plan de empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo. La bonificación aprobada será de aplicación a todas las terminales de contenedores del puerto en régimen de concesión o autorización.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 163 de esta ley.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo.

5. Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, en los puertos de interés general del archipiélago canario y balear, así como en los puertos de Ceuta y Melilla, para todos aquellos servicios marítimos que unan estos puertos con otros puertos, salvo los situados en el mismo archipiélago:

A la tasa del buque: hasta el 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del artículo 197.1.h). No obstante, para buques tipo *ro-ro* puro, *ro-pax*, *con-ro* y ferri, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del buque sea mayor que la correspondiente a la aplicación del citado artículo.

A la tasa del pasaje: hasta el 45 por ciento en el supuesto de pasajeros en régimen de transporte y 60 por ciento a los vehículos en régimen de pasaje. Esta bonificación no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del pasaje de letra d) del artículo 208. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del pasaje sea mayor que la correspondiente a la aplicación de la citada letra.

A la tasa de la mercancía: hasta el 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía de la letra b) del artículo 216. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa a la mercancía sea mayor que la correspondiente a la aplicación de la citada letra.

A propuesta del Consejo de Administración de la autoridad portuaria, el plan de empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto por su importe total en el ejercicio.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

6. (Derogado)
7. Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 1 y 2 de este artículo no serán aplicables a los supuestos previstos en la letra e) del artículo 197.

CAPÍTULO III

Precios privados por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias

Artículo 246. Tarifas por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias

1. Las autoridades portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el plan de empresa. Excepcionalmente se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de concurrencia con entidades privadas.
2. El Consejo de Administración de cada autoridad portuaria aprobará sus tarifas.

Artículo 247. Exigibilidad de las tarifas

1. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio.
2. El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de las tarifas será de 20 días naturales desde la fecha de comunicación de las facturas correspondientes. En el supuesto de que el último día del plazo de pago fuera festivo, dicho plazo vencerá en el inmediato hábil posterior.
3. Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el presente artículo sin que la deuda haya sido satisfecha, el director de la autoridad portuaria certificará dicha circunstancia y lo notificará al obligado al pago. La cantidad adeudada devengará el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya incurrido en mora.

El certificado así emitido tendrá la consideración de título ejecutivo a los efectos de la acción ejecutiva, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/2000, de 2 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

La falta de pago de los intereses devengados durante el período en que se haya incurrido en mora, habilitará igualmente a la autoridad portuaria para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma y en el plazo previsto en la presente disposición.

Artículo 248. Prescripción

La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por las autoridades portuarias prescribe a los cuatro años de la prestación del servicio de que se trate.

Artículo 249. Suspensión del servicio

1. El impago reiterado del servicio prestado facultará a la autoridad portuaria para suspender temporalmente la prestación de servicios comerciales al deudor, previo requerimiento a este.

En el requerimiento, la autoridad portuaria deberá advertir expresamente que, de no efectuarse el pago de la factura en el plazo fijado en el mismo, procederá a suspender temporalmente la prestación del servicio de que se trate.

2. La suspensión temporal de la prestación del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o garantice suficientemente la deuda que generó la propia suspensión.
3. La autoridad portuaria podrá exigir un depósito previo o la constitución de avales, así como emitir facturas a cuenta, con el objeto de garantizar el cobro del importe de las tarifas por los servicios comerciales que le sean solicitados, sin perjuicio del importe final resultante.

Artículo 250. Reclamación previa a la vía judicial civil

1. Contra las liquidaciones de tarifas por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias procederá la reclamación previa al ejercicio de acciones civiles que deberá interponerse ante el Consejo de Administración de la autoridad portuaria de que se trate.
2. El plazo para resolver la reclamación será de tres meses desde su interposición. Transcurrido dicho plazo sin haber notificado resolución expresa, podrá entenderse desestimada.
3. La interposición de reclamación previa no suspenderá la obligación de efectuar el pago de la factura en el plazo previsto en los artículos anteriores.

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

TÍTULO I

Explotación naviera y régimen de las navegaciones

CAPÍTULO I

Buques y empresas navieras

Artículo 251. Registro de Buques y Empresas Navieras

1. El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:
 - a) Los buques abanderados en España.
 - b) Las empresas navieras españolas.
2. En la inscripción de los buques se hará constar, a efectos de su identificación, todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiere o transmite su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.
3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.
4. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.
5. La inscripción de buques en el Registro de Buques y Empresas Navieras, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro especial de buques y empresas navieras.
6. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimosexta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Artículo 252. Abanderamiento de buques

1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.
2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.

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

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

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.
4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

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

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

Artículo 253. Dotaciones de los buques

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

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

Artículo 254. Responsabilidad civil

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

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

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

CAPÍTULO II

Comercio exterior de buques

Artículo 255. Importación y exportación de buques

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

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la empresa naviera preste garantía suficiente

ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.

3. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.
4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

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

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

CAPÍTULO III

Navegación interior

Artículo 256. Régimen de la navegación interior

1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.

2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.
3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.

CAPÍTULO IV

Navegación de cabotaje

Artículo 257. Navegación de cabotaje

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

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.

2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 8.4, se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo. El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.
3. A los efectos de esta ley, tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.
4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las comunidades autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando este transcurra entre puertos o puntos de la misma comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

CAPÍTULO V

Navegación exterior y extranacional

Artículo 258. Navegación exterior y extranacional

1. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.
2. El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

CAPÍTULO VI

Consignatarios de buques

Artículo 259. Consignatario de buques

1. A los efectos de esta ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.
2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las autoridades portuarias y marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado, estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la autoridad portuaria o la capitanía marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la autoridad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de prescripciones particulares a que se refiere el artículo 113 de esta ley.
4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la autoridad portuaria y a la capitanía marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

CAPÍTULO VII

Establecimiento de obligaciones de servicio público

Artículo 260. Establecimiento de obligaciones de servicio público

1. El Gobierno, a propuesta del ministro de Fomento y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en los casos en que las empresas operadoras no los prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial, y que resulten necesarios

para asegurar el servicio de transporte entre distintas localidades o para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración.

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

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

En particular, la Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos a la intercambiabilidad de billetes y sujeción a horarios establecidos. El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, únicamente en lo que respecta a las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia y durante los días de la Operación Paso del Estrecho y otros periodos justificados en los que concurran circunstancias similares de intensidad del tráfico marítimo o causas graves de utilidad pública o interés social, en los que la Administración marítima active el intercambio.

CAPÍTULO VIII

Conferencias marítimas y consejos de usuarios

Artículo 261. Conferencias marítimas y consejos de usuarios

(Derogado)

Artículo 262. Obligaciones de información y consulta

(Derogado)

TÍTULO II

Administración marítima

CAPÍTULO I

Administración central

Artículo 263. Competencias del Ministerio de Fomento

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

- a) Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.
- b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 310.2 de la presente ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 264, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las comunidades autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.
- c) Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
- d) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una comunidad autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y este transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se

incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y los controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

f) (Derogada)

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, estos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

- g)** La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.
- h)** El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.
- i)** El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.
- j)** La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

- 1º Determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.
 - 2º La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.
- k) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.
- l) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 264. Del servicio público de salvamento

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado, así como por las restantes Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.
2. El Gobierno, a propuesta del ministro de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino.

Los planes que en esta materia aprueben las comunidades autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional.

El citado plan tendrá como objetivos básicos:

- a) Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.
- b) Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.
- c) Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

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

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

4. La Comisión Nacional de Salvamento Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición, en la que participen dichas Administraciones, y sus funciones se determinan reglamentariamente.
5. Corresponde a las comunidades autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos estatutos de autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral, en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora.

Artículo 265. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)

(Derogado)

CAPÍTULO II

Administración periférica

Artículo 266. Capitanía marítima. Funciones

1. En aquellos puertos, o grupos de puertos, en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, existirá una capitanía marítima.

Reglamentariamente se establecen los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados en el párrafo anterior, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

2. En los puertos de competencia de las comunidades autónomas la Administración portuaria y la capitanía marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.
3. En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el capitán marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinan reglamentariamente.

4. El capitán marítimo, sin perjuicio de las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la capitanía marítima, así como, entre otras, las siguientes funciones:

- a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
- b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

Asimismo, el capitán marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos.

Igualmente, el capitán marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

- c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
- d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
- e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- f) La dirección y control organizativos de la función inspectora 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.
- g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca

en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las autoridades portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.

CAPÍTULO III

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 267. Naturaleza, denominación y objeto

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad conforme al ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente regulados en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en este capítulo y en sus estatutos, así como en la legislación general presupuestaria.
2. El ministro de Fomento:
 - a) Fija las directrices de actuación de la Sociedad, aprueba el plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de su actividad y ejerce, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.
 - b) Ejerce, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Sociedad.

Artículo 268. Objeto de la Sociedad

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

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

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

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

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

Artículo 269. Órganos de gobierno y gestión

1. Los órganos de gobierno de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas son:
 - a) El Consejo de Administración.
 - b) El presidente.
2. El órgano de gestión es el director de la Sociedad.

Artículo 270. Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración estará formado por el presidente de la sociedad, que lo será del Consejo, por el director de la Sociedad y por un mínimo de ocho y máximo de quince miembros designados por el ministro de Fomento.

Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponde al Consejo de Administración:
 - a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
 - b) Aprobar la organización de la Sociedad y sus modificaciones, así como las normas internas de funcionamiento de la misma.

- c) Dictar las normas de funcionamiento del propio Consejo en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, nombramiento, separación y funciones del secretario del Consejo, y régimen económico del mismo, en el marco de las disposiciones vigentes en materia de indemnizaciones por razón del servicio para esta clase de entidades.
- d) Aprobar la plantilla de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral y presupuestaria.
- e) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Sociedad y del programa de actuación, inversiones y financiación, y elevarlos al titular del departamento.
- f) Proponer, para su aprobación por el titular del departamento, el plan anual de objetivos.
- g) Aprobar las cuentas anuales de la entidad, que se rige contablemente por el Código de Comercio, el Plan General de Contabilidad de la Empresa Española y otra normativa de desarrollo según lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- h) Proponer, para su aprobación por el titular del departamento, las tarifas que se puedan facturar por la prestación de servicios relacionados con el objeto de la Sociedad.
- i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que reglamentariamente se atribuyan al Consejo en razón de su importancia o materia.
- j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos, y en concreto, autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que puedan convenir a la Sociedad, dentro de los límites fijados en las leyes anuales de Presupuestos.
- k) Acordar o proponer, en su caso, al Consejo de Ministros, de conformidad con el procedimiento establecido por la legislación aplicable al respecto, la constitución o participación en el capital de toda clase de entidades que adopten la forma de sociedades mercantiles y cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la Sociedad.
- l) Aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de aprobación y firma de contratos del presidente, y del personal directivo que así lo requiera.
- m) Aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios de la Sociedad, así como aprobar los proyectos, o delegar su aprobación, en la cuantía que el Consejo determine.

Artículo 271. Nombramiento y funciones del presidente

1. El director general de la Marina Mercante es el presidente de la Sociedad.
2. Corresponden al presidente las funciones siguientes:
 - a) Representar de modo permanente a la Sociedad y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio o fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
 - b) Convocar, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates con su voto de calidad.
 - c) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Sociedad y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo de Administración.
 - d) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.
3. El presidente podrá delegar determinadas funciones en los consejeros y en el director de la Sociedad.

Artículo 272. Nombramiento y funciones del director

1. El director de la Sociedad es nombrado por el ministro de Fomento a propuesta del Consejo de Administración.
2. Corresponde al director de la Sociedad el desempeño de las siguientes funciones:
 - a) Dirigir los servicios de la Sociedad y controlar el desarrollo de su actividad.
 - b) Dirigir y controlar los servicios marítimos encomendados por la Administración marítima bajo la dirección e instrucciones de esta y prestarle apoyo técnico en el ejercicio de sus específicas competencias.
 - c) Presentar al Consejo de Administración el anteproyecto de presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación, el plan anual de objetivos y las cuentas anuales para su examen y posterior tramitación.
 - d) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

Artículo 273. Régimen de personal

El personal de la Sociedad se registrá por las normas de Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

La selección de este personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo, mediante convocatoria pública.

Artículo 274. Régimen presupuestario

1. La Sociedad elaborará anualmente los presupuestos de explotación y capital, con la documentación complementaria pertinente y la memoria explicativa, y, en su caso el programa de actuación plurianual, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 64 y 65 de la Ley General Presupuestaria. Esta documentación será remitida al Ministerio de Fomento a los efectos establecidos en el artículo 66 de este último texto legal.
2. Serán aprobadas por el Consejo de Administración las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía global de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.
3. Las restantes variaciones de los presupuestos de explotación y de capital que no afecten a subvenciones de los Presupuestos Generales del Estado serán autorizadas:
 - a) Por el ministro de Economía y Hacienda, cuando no excedan del 5 por ciento del respectivo presupuesto, y por el Gobierno en los demás casos, siempre y cuando la Sociedad reciba subvenciones de explotación o capital con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.
 - b) Cuando no recibiere tales subvenciones, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requerirá la autorización del ministro de Fomento cuando su importe no exceda del 5 por ciento de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.
4. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.
5. El balance, la cuenta del resultado económico-patrimonial, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, el estado de liquidación del presupuesto y la memoria de cada ejercicio económico, serán presentados por el director de la Sociedad al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 275. Régimen patrimonial y financiero

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.
2. A la Sociedad se le adscribirán, asimismo para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad se financia mediante:

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

Artículo 276. Régimen de contratación

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como a lo establecido en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público.

Artículo 277. Contabilidad y régimen de control

- 1.** La Sociedad está sujeta al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título V de la Ley General Presupuestaria.
- 2.** El régimen de control de las actividades económicas y financieras de la Sociedad se ejerce, de conformidad con lo establecido en el artículo 140 de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

CAPÍTULO IV

Cuerpos de la Marina Civil

Artículo 278. Cuerpos de Marina Civil

El Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil se adscribe al Ministerio de Fomento y está clasificado como grupo A1 conforme al artículo 76 de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del estatuto básico del empleado público. Para pertenecer a ese Cuerpo deberá poseerse alguna de las siguientes titulaciones: licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, licenciado en Máquinas Navales, licenciado en Radioelectrónica Naval, Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas de la Marina Mercante y Oficial Radioelectrónico de primera clase de la Marina Mercante.

Pueden integrarse en dicho Cuerpo, sin que, a tal efecto, sea necesaria la celebración de pruebas, aquellos funcionarios de carrera que así lo soliciten y que, poseyendo una de las titulaciones mencionadas, pertenezcan a cuerpos o escalas del Grupo A1 y presten sus servicios en la Administración marítima o en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, o los hayan prestado durante un mínimo de dos años en los cinco inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se encontrara desempeñando funciones relacionadas con la Marina Civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en dicho Cuerpo, cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.

TÍTULO III

Servicio de practicaaje

Artículo 279. Régimen de gestión

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes definido en el artículo 126.1 de esta ley.
2. Los prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaaje deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.

3. Serán aplicables a dicho servicio, por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.
4. Las funciones encomendadas a las autoridades portuarias en los apartados anteriores de este artículo se ejercerán, en el caso de los puertos de competencia de las comunidades autónomas, por la Administración portuaria de la que dependan. Será de aplicación, en todo caso, lo dispuesto en el apartado siguiente.
5. Son competencias de la Administración marítima las siguientes:
 - a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practica, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.
 - b) La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practica en un puerto o grupo de puertos determinado.
 - c) La determinación de las condiciones de formación permanente y de reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los prácticos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y aptitud física, como requisitos para mantener su capacitación como prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado.
 - d) La decisión sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practica o sobre las condiciones de su realización, en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la autoridad portuaria.
 - e) La suspensión cautelar de la habilitación del práctico, por exigencias de seguridad en el servicio de practica, a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo.

Artículo 280. Régimen de protección del personal del servicio de practica

1. Los prácticos y restante personal embarcado adscrito al servicio de practica se integrarán en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, siéndoles de aplicación el correspondiente coeficiente reductor de la edad de

jubilación, independientemente de si realizan su trabajo por cuenta ajena o como trabajadores asimilados a cuenta ajena.

Esta integración tendrá efectos desde la fecha de inicio de la actividad en el servicio de practicaaje.

2. La edad de jubilación de los prácticos de puerto se fija con carácter general en los 65 años de edad, siempre que se superen los reconocimientos médicos reglamentarios establecidos.

No obstante, podrá prorrogarse hasta los setenta años previa petición del interesado a la Autoridad marítima, que resolverá previo informe de la autoridad portuaria, debiendo establecerse al respecto un sistema de reconocimientos médicos específico y de frecuencia inferior al año.

Artículo 281. Responsabilidad

La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las autoridades portuarias en la gestión del servicio de practicaaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.

TÍTULO IV

Tasas

CAPÍTULO I

Tasas por servicios de inspección y control

Artículo 282. Ámbito y régimen de exigencia

1. Las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación a que se refiere el apartado e) del artículo 263 de esta ley y que sean precisos para la emisión, renovación o modificación de certificaciones que acrediten el cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones previstos en la legislación vigente, darán derecho a la percepción por la Administración marítima de tasas compensatorias del coste de

los trámites y actuaciones necesarias con arreglo a lo que se dispone en los apartados siguientes.

2. Constituye el hecho imponible de dichas tasas la prestación por la Administración de los servicios o actuaciones mencionados en el apartado anterior.
3. Serán sujetos pasivos de las tasas, las personas naturales o jurídicas destinatarias de los correspondientes servicios o actuaciones administrativas.
4. La determinación de la cuantía de las tasas y sus correspondientes modificaciones se efectuará de acuerdo con las previsiones contenidas en la Ley 8/1989, de 13 de abril, sobre Tasas y Precios Públicos.
5. Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud o en el de la prestación del servicio cuando este no sea a petición de parte.
6. El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro, pudiendo generar crédito para actividades objeto de las tasas.
7. Las tasas podrán ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo en la forma que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO II

Tasas por actuaciones registrales

Artículo 283. Clases de tasas

Las actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras regulados en el artículo 251 y en la disposición adicional decimosexta de la presente ley darán lugar a la percepción de las siguientes tasas:

- a) Tasa de inscripción.
- b) Tasa de baja.
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias.

Estas tasas se regirán por la presente ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en el artículo 9 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Artículo 284. Hecho imponible de las tasas

Constituye el hecho imponible de las tasas a que se refiere el artículo anterior, respectivamente, la inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en los registros.

Artículo 285. Devengo de las tasas

El devengo de la tasa se producirá:

- a) En el caso de las tasas de inscripción o baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los registros.
- b) En el caso de actuaciones administrativas intermedias, en el momento de la solicitud del servicio.

Artículo 286. Sujetos pasivos

Serán sujetos pasivos todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

Artículo 287. Cuantías exigibles

Las cuantías exigibles serán las siguientes:

- a) Tasa de inscripción: 0,15 € por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 €.
- b) Tasa de baja: 0,15 € por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 €.
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias:
 - 1º Tarifa primera. Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento: 15 €.
 - 2º Tarifa segunda. Certificaciones a instancia de parte. Copia de hojas de asiento, por cada una: 6 €.
 - 3º Tarifa tercera. Copia simple del contenido de los expedientes: 15 €.

Artículo 288. Gestión, liquidación y pago de las tasas

- 1. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento.
- 2. La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.
- 3. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

CAPÍTULO III

Tasa por la emisión o renovación de la libreta marítima

Artículo 289. Hecho imponible y devengo

1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de expedición o renovación de la Libreta marítima, necesaria para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes.
2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Artículo 290. Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago

1. Son sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.
2. La cuantía de la tasa es: 40 €.
3. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
4. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

CAPÍTULO IV

Tasas por la emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Artículo 291. Hecho imponible y devengo

1. Constituye el hecho imponible de las tasas la prestación de los servicios de emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques o por hidrocarburos, respectivamente, a personas físicas o jurídicas.
2. El devengo de una y otra tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Artículo 292. Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago

1. Son sujetos pasivos de las tasas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.
2. La cuantía de ambas tasas es: 120 €.
3. La gestión de las tasas se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
4. El pago de las tasas se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

CAPÍTULO V

Tasa por la emisión de documento del registro sinóptico continuo

Artículo 293. Hecho imponible y devengo

1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.
2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Artículo 294. Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago

1. Son sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.
2. La cuantía de la tasa es: 18 €.
3. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
4. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

TÍTULO I

Reglamento de Explotación y Policía de los Puertos del Estado

Artículo 295. Reglamento de Explotación y Policía

1. El Organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las autoridades portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de los Puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones. El Reglamento incluirá como anexo un modelo de ordenanzas portuarias. Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento y del modelo de ordenanzas portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuanto se refiera a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. El informe del Ministerio del Interior será vinculante respecto del ámbito de competencias del citado Ministerio.

2. El modelo de ordenanzas recogerá las normas del Reglamento de aplicación general a todos los puertos, los puntos o materias que podrán ser regulados por la correspondiente autoridad portuaria, conforme a los criterios o principios que en él se concreten y aquellos otros de libre regulación por las mismas, sin perjuicio, en defecto de estas, de la aplicación supletoria del Reglamento.
3. Las autoridades portuarias, con informe vinculante de la capitanía marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las ordenanzas del puerto previa comprobación de su conformidad con el Reglamento de Explotación y Policía por parte del Organismo Público Puertos del Estado.
4. Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las ordenanzas de cada puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el *Boletín Oficial del Estado*.

TÍTULO II

Funciones de policía especial

Artículo 296. Servicio de policía portuaria

1. Las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, atribuidas a la autoridad portuaria por la presente ley, corresponden a su Consejo de Administración.
2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por el personal de la autoridad portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

TÍTULO III

Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

Artículo 297. Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino

1. En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Fomento a través de las autoridades portuarias y capitanías marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.
2. Las medidas a que se refiere el apartado anterior podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

Artículo 298. Protección de la navegación libre

En caso de que uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las capitanías marítimas competentes, estas podrán tomar, con

carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el capitán marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

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

Artículo 299. Asistencia y refugio

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

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

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

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

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

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

A tal efecto, la Administración marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el

fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

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

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

Artículo 300. Situación de peligro a bordo

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

Artículo 301. Prevención de actividades ilícitas y tráfico prohibidos

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 302. Buques abandonados

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

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria, esta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos

devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:

- a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.
- b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

Artículo 303. Operaciones de desguace

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material insertable que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del capitán marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 304. Hundimiento de buques

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

consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflatado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Las autoridades portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

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

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

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

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el capitán marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el capitán marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

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

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

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

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

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

5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida para garantizar la actividad portuaria, la autoridad portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en todo caso, a la autoridad que decreta el embargo o retención.
6. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.

TÍTULO IV

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 305. Concepto y clasificación

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley.
2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 306. Infracciones leves

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

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:
 - a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Explotación y Policía del puerto.
 - b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la autoridad portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.
 - c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.
 - d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la autoridad portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.
 - e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la autoridad portuaria o de particulares.
 - f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la autoridad portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráfico y modos de transporte terrestre o marítimo.

- g) La información incorrecta facilitada a la autoridad portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.
 - h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.
 - i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.
 - j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.
2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante licencia:
- a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, de las licencias que habiliten para la prestación de servicios portuarios o de los pliegos de prescripciones particulares que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.
 - b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.
 - c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la autoridad portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de esta.
 - d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.
 - e) El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del Puerto, del Reglamento General de Practicaje Portuario y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.
3. Infracciones contra la seguridad marítima:
- a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.
 - b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.
4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:
- a) La falta de presentación por parte del capitán, o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.

- b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de Marina Mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.
 - c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.
 - d) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la autoridad marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de esta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.
5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino:
- a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los Reglamentos de Explotación y Policía de los Puertos o de otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
 - b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.
 - c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 307. Infracciones graves

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1200 euros e inferiores a 6000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:
- a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
 - b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
 - c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
 - d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de estas o de su condición.

- e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la autoridad portuaria o marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
 - f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la autoridad portuaria o marítima.
 - g) El falseamiento de la información suministrada a la autoridad portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de esta.
 - h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.
2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:
- a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.
 - b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
 - c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
 - d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
 - e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que estas dispongan.
 - f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquel, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.
 - g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.
 - h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

- i) La falta de comunicación por los interesados a la capitanía marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.
 - j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.
 - k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.
 - l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.
 - m) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.
 - n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
 - ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.
3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:
- a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.
 - b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.
 - c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

- d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.
- e) Incumplir las instrucciones de las capitanías marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.
- f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las capitanías marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.
- g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las capitanías marítimas y oficinas consulares.
- h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.
- i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.
- j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.
- k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.
- l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.
- m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.
- ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

- a) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.
 - p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.
 - q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.
4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:
 - a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.
 - b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.
 - c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.
 - d) La falta de comunicación inmediata a la capitanía marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
 - e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.
 - f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.
5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:
 - a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.

- b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.
- c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.
- d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la autoridad portuaria.
- e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 308. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:
 - a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.
 - b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.
 - c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la autoridad portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.
2. Infracciones contra la seguridad marítima:
 - a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.
 - b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.
 - c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las autoridades marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

- d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho internacional.
 - e) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.
 - f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley.
 - g) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.
 - h) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las autoridades marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.
 - i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
 - j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.
 - k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.
3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:
- a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.
 - b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.
 - c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.

- d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.
 - e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas.
 - f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.
 - g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.
4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:
- a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o esta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.
 - b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.
 - c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.
 - d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

- a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.
- b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.
- c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.
- d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 309. Prescripción

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

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

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

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

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.
4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la autoridad portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 310. Responsables

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

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:
- a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.
 - b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan

corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practica y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

- c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.
- d) En el caso previsto en el artículo 306.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.
- e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 306.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.
- f) En el caso previsto en el artículo 307.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.
- g) En el caso previsto en el artículo 307.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.
- h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.
- i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

- a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.
- b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

- c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
- d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

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

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

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

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

CAPÍTULO II

Sanciones y otras medidas

Sección 1ª: Disposiciones generales

Artículo 311. Principios generales

- 1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.
3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.
5. En los casos en que esta ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador cuando este hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.

Sección 2ª: Sanciones aplicables

Artículo 312. Multas y sanciones accesorias

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60 000 euros.
2. En el caso de infracción grave, la sanción será:
 - a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:
 - 1º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120 000 euros.
 - 2º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 300 000 euros.

- b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180 000 euros.
 - c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120 000 euros.
 - d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601 000 euros.
 - e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 602 000 euros.
3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:
- a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:
 - 1º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por ciento del valor de las obras e instalaciones.
 - 2º En el resto de los supuestos, multa de hasta 601 000 euros.
 - b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901 000 euros.
 - c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300 000 euros.
 - d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3005 000 euros.
 - e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 3005 000 euros.
4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de estas.
5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.
6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.
7. En el supuesto del artículo 308.2.b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.
8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, realizadas en el ejercicio de las actividades de utilización del dominio

público portuario a que se refiere los artículos 72 y 73 de esta ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.
 - b) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.
 - c) Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.
10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a un año.
 - b) Infracciones muy graves: Suspensión por un período entre uno y cinco años.
11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.
12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.
13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección se determinará por el ministro de Fomento.

Artículo 313. Medidas no sancionadoras

1. 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:

- a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.
- b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

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 esta, como mínimo, la cuantía de aquel.

- c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.
 - d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.
 - e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.
2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer, las autoridades portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, en los casos siguientes:

En los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la declaración se presente respectivamente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

Artículo 314. Criterios de graduación

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.
2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 315. Competencia

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:

- a) Al Consejo de Administración de la autoridad portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.
 - b) A los capitanes marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
 - c) Al Consejo de Administración de la autoridad portuaria en los supuestos de infracciones graves:
 - 1º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.
 - 2º Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.
 - 3º En la prestación de servicios portuarios.
 - d) Al director general de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:
 - 1º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.
 - 2º Contra la seguridad y protección marítimas.
 - 3º Contra la ordenación del tráfico marítimo.
 - 4º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.
 - e) Al secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior a 12020000 euros.
 - f) Al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1202000 euros.
2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.
3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la autoridad portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

Sección 3ª: Indemnización por daños y perjuicios

Artículo 316. Indemnización por daños y perjuicios

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.
2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de esta, como mínimo, la cuantía de aquel.
3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la autoridad portuaria o marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:
 - a) Coste teórico de la restitución y reposición.
 - b) Valor de los bienes dañados.
 - c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Sección 4ª: Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

Artículo 317. Procedimiento

1. El personal y los responsables de la autoridad portuaria o marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.
2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los convenios internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.
3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el

órgano competente para acordarlas será la autoridad portuaria. En todo caso, corresponde a esta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 318. Medidas para garantizar el cobro

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.
2. Asimismo, las autoridades portuarias y marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de costas.

Artículo 319. Obligaciones de consignación de los hechos producidos

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el *Diario de navegación* o en el *Rol de despacho y dotación*, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse este, por dos testigos.

Artículo 320. Retención de buques

El capitán marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) de la presente ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, esta podrá ser impuesta por el director de la autoridad portuaria.

Disposición adicional primera. Zona de servicio

Cuando aún no se haya delimitado la zona de servicio mediante la aprobación de un plan de utilización de espacios portuarios o de un instrumento de delimitación de los espacios y usos portuarios, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional segunda. Zona contigua

En la zona contigua definida en el artículo 8.1 de la presente ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.
- b) Sancionar dichas infracciones.

Disposición adicional tercera. Capitanías y capitanes de puerto

Toda referencia normativa hecha a las capitanías de puerto o a los capitanes de puerto, deberá entenderse hecha a las capitanías marítimas o a los capitanes marítimos a que se refiere el artículo 266 de esta ley.

Disposición adicional cuarta. Colaboración interministerial

1. Los departamentos de la Administración General del Estado y los demás organismos de las Administraciones públicas podrán recabar la colaboración de los servicios del Ministerio de Fomento cuando necesidades de interés general así lo requieran.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá recabar la colaboración de los servicios adscritos a los referidos departamentos u organismos que realicen funciones en el ámbito portuario o marítimo, siempre que concurran necesidades de interés general.

2. El Ministerio de Fomento podrá solicitar del Ministerio del Interior la colaboración de sus servicios marítimos cuando así lo requieran necesidades de interés general en el ámbito de la Marina Civil, de la seguridad de personas o cosas, o del transporte marítimo.

Disposición adicional quinta. Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo

1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Fomento es el órgano de la Administración General del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos y en el sector de la Marina Mercante, bajo la coordinación del ministro de Defensa.
2. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Fomento, en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos o actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración General del Estado y en el de la Marina Mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funciones en lo que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización.

A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la Marina Mercante sean precisos.

3. El Ministerio de Fomento desarrollará las normas y procedimientos precisos para:
 - a) El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.
 - b) Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.
 - c) Disponer que toda empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.
 - d) La notificación por las empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con empresas extranjeras.
 - e) La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquella cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

4. Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.

Disposición adicional sexta. Transformación de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos y creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

1. Las autoridades portuarias previstas en la Sección 2ª del capítulo II del título I del Libro Primero de esta ley son las sucesoras, en virtud de la transformación dispuesta por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y con la denominación de «autoridad portuaria de» seguida del nombre del puerto correspondiente, de los organismos autónomos Juntas de Puerto y las entidades públicas puertos autónomos existentes a la entrada en vigor de la referida ley, con los siguientes efectos:
 - a) Su subrogación en la posición de los aludidos organismos y entidades transformados en las relaciones jurídicas de las que estos fueran parte.
 - b) La adscripción de los bienes de dominio público afectos a los organismos y entidades transformados, así como los incluidos en las zonas I y II a que hace referencia la disposición adicional primera, a las correspondientes autoridades portuarias, conservando su calificación jurídica originaria.
 - c) La transferencia al patrimonio de cada una de las autoridades portuarias que tengan encomendada la gestión del puerto en cuya localidad tengan su domicilio social de la participación en el capital de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques de la Administración General del Estado.
 - d) El derecho de opción de los funcionarios destinados en las juntas de puerto, en los servicios periféricos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y en los Puertos Autónomos ejercitable entre la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:
 - 1º La incorporación como personal laboral a las autoridades portuarias que respectivamente asuman las competencias de los referidos organismos, con:
 - 1.1 Reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en la legislación reguladora de la función pública.
 - 1.2 Posibilidad de totalización en el régimen general de la Seguridad Social y según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril,

de los períodos de servicio acreditados en el régimen de clases pasivas del Estado a efectos de derechos pasivos.

1.3 Antigüedad, a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, de la fecha de adquisición de esta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en la legislación reguladora de la función pública, con cómputo de la antigüedad, en este último supuesto, desde el ingreso en la Administración pública.

2º Permanencia en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al departamento al que figura adscrito su cuerpo o escala.

- e) Incorporación del personal laboral de los organismos y entidades sucedidos a las autoridades portuarias correspondientes, con la referida condición, respecto de sus derechos laborales y asignación de las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica correspondiente y con independencia de las que hubieran desempeñado hasta el momento de su integración.
 - f) Declaración a extinguir del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.
 - g) Adscripción a las autoridades portuarias, en los términos dispuestos por el Ministerio de Fomento, de las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima y de los terrenos afectados al servicio de las mismas.
2. Al personal afectado por la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se aplican las siguientes reglas:
- a) Los funcionarios pueden ejercer, en los mismos plazos y condiciones, la opción prevista en la letra d) del apartado anterior.
 - b) El personal laboral se incorpora a la citada Sociedad en los términos previstos en la letra e) del apartado anterior.

Disposición adicional séptima. Transformación de la Dirección General de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos

1. Desde su constitución y entrada en funcionamiento, conforme a la disposición final primera de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Organismo Público Puertos del Estado integra, en virtud de la simultánea supresión y extinción de la Dirección General de Puertos y del organismo autónomo de carácter comercial Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, los servicios de aquella Dirección General y los centrales de este organismo autónomo, con los siguientes efectos:

- a) Derecho de opción de los funcionarios destinados en unos y otros servicios, ejercitable desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, hasta el 31 de Diciembre de 1992, por:

1º Integración como personal laboral de Puertos del Estado, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en la legislación reguladora de la función pública.

Con posibilidad de totalización de los períodos de servicios acreditados en el régimen de clases pasivas del Estado en el régimen general de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

Y con antigüedad a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, de la fecha de adquisición de esta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario, en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en la legislación reguladora de la función pública, con cómputo de la antigüedad, en este último supuesto, desde el ingreso en la Administración pública.

2º Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al departamento al que figura adscrito su cuerpo o escala.

- b) Integración del personal con contrato laboral con la Dirección General de Puertos, incluso el del Programa de Clima Marítimo y Banco de Datos Oceanográficos, y el personal laboral de los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, como personal de Puertos del Estado.

2. La integración como personal laboral de Puertos del Estado, resultante de la aplicación de lo dispuesto en el apartado anterior, se efectúa con respeto de sus derechos laborales y asignación de las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica pertinente y con independencia de las que hubieran desempeñado hasta el momento de su integración.
3. Puertos del Estado sucede al organismo autónomo a que se refiere el apartado primero en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogado en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que hubiera sido parte.

Disposición adicional octava. SAGEP. Transformación y adaptación

(Derogada)

Disposición adicional novena. Derechos de los trabajadores

(Derogada)

Disposición adicional décima. Autorización extraordinaria de atraque en los puertos españoles

El ministro de Fomento podrá acordar, con carácter imperativo, que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar el atraque en un puerto español específico, de un determinado buque o grupo de buques, cuando concurran acreditadas razones de defensa, orden público o cualquier otra causa de interés público que así lo requiera, sin perjuicio de las competencias atribuidas al director general de la Marina Mercante, previstas en el apartado 2 del artículo 299.

La autoridad portuaria o la Administración autonómica, en el caso de puertos de su competencia, afectada por la decisión señalada en el párrafo anterior será oída, siempre que sea posible, en las 48 horas previas a la adopción del acuerdo, debiendo en todo caso prestar la colaboración necesaria para la ejecución de la decisión adoptada.

Disposición adicional undécima. Mantenimiento de la titularidad de las comunidades autónomas en materia portuaria

Sin perjuicio de la posibilidad de aplicación de lo establecido en sus artículos 4.2 y 4.3, la presente ley no afectará a la titularidad de las comunidades autónomas sobre todos aquellos puertos o instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Decretos de transferencia o en las actas de adscripción del dominio público marítimo-terrestre suscritas por la Administración General del Estado y la correspondiente comunidad autónoma.

Disposición adicional duodécima. Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos

Lo dispuesto en la presente ley no excluye la aplicación de la legislación sobre investigación, explotación y explotación de hidrocarburos, en lo que se refiere a las actividades que se desarrollen desde plataformas o instalaciones que ocupen dominio público portuario.

Disposición adicional decimotercera. Obligaciones de información

El Ministerio de Fomento facilitará al Ministerio de Política Territorial y Administración pública, dentro del primer trimestre de cada año y referida a 31 de diciembre del año anterior, la siguiente información relativa al sistema portuario:

- a) Las auditorías y controles de gestión realizados por el Ministerio de Fomento a Puertos del Estado, a las distintas autoridades portuarias y a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, durante el año que acaba en la fecha de referencia.

- b) Las estructuras orgánicas básicas, con expresión de los distintos niveles directivos, de cada entidad portuaria.
- c) Las plantillas de personal laboral de todas las entidades anteriores, incluyendo categorías profesionales y niveles de retribución anuales.

Disposición adicional decimocuarta. Subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos

En el seno de la Comisión Mixta creada por el artículo 14 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, existirá una subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos, a la que corresponderá el análisis, propuesta a la Comisión Mixta y seguimiento de todo lo relativo al transporte aéreo y marítimo de personas y mercancías, al objeto de garantizar el óptimo desarrollo de las medidas que en esta materia se contienen en las normas reguladoras del régimen económico y fiscal de las Islas Canarias.

Disposición adicional decimoquinta. Obras e instalaciones portuarias de telecomunicación portuaria en Canarias

Las obras de infraestructura y las instalaciones de telecomunicación portuaria que permitan o faciliten la conexión del territorio del archipiélago canario con el resto del territorio nacional o interconecten los principales núcleos urbanos de Canarias o las diferentes islas entre sí, se considerarán de interés general, a los efectos de lo previsto en el artículo 95 de la Ley 20/1991, de 7 de junio.

Disposición adicional decimosexta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras

1. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.
 - a) Se crea un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.
 - b) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.
 - c) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo, que se registrará por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.
2. Gestión y administración del Registro.
 - a) La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en

Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las capitanías marítimas de las provincias citadas.

- b) En todo caso, el Ministerio de Fomento tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.
3. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.
- a) La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras.
 - b) La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro Especial será otorgada por el ministro de Fomento y expedida por el director general de la Marina Mercante.
 - c) Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.
 - d) A las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.
4. Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques.
- a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.
- Para la inscripción de las empresas navieras será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.
- También podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere la letra b) de este apartado, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

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

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

2º Tamaño mínimo: 100 GT.

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

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

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

5. Otras reglas de inscripción.

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

6. Dotaciones de los buques.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya,

con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

Disposición adicional decimoséptima. Instalaciones de avituallamiento de combustibles

Las autoridades portuarias, de conformidad con lo dispuesto en esta ley, adjudicarán un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro del dominio público portuario, en los términos y de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se determinen; dichos criterios tendrán en cuenta, entre otras circunstancias, la intensidad del tráfico, el volumen de operaciones comerciales, la superficie ocupada por cada puerto, su situación estratégica, la distancia a otros puertos, las condiciones de seguridad, la incidencia de las operaciones de avituallamiento de combustibles en el tráfico de buques y, en general, las que puedan afectar a la seguridad en el suministro y al buen desarrollo del tráfico y de las operaciones portuarias.

En todo caso, las instalaciones de avituallamiento de combustibles deberán cumplir los requisitos técnicos exigibles, así como las condiciones de seguridad para las personas y las cosas, debiendo el titular de la concesión obtener las licencias, permisos y autorizaciones conforme a la legislación vigente.

Disposición adicional decimoctava. Modificación del anexo III

Por orden del ministro de Fomento se podrán modificar los grupos y la asignación de las mercancías que figuran en el anexo III.

Disposición adicional decimonovena. Suspensión de las normas que regulan el servicio de manipulación de mercancías para la pesca congelada

(Derogada)

Disposición adicional vigésima. Zona geográfica de prestación del servicio de señalización marítima

En tanto no se proceda a una nueva delimitación, la zona geográfica en la que cada autoridad portuaria prestará el servicio de señalización marítima regulado en el artículo 137 de esta ley, será la asignada a cada una de ellas por la Orden Ministerial de 28 de abril de 1994.

Disposición adicional vigésima primera. Prelación de créditos en los casos de venta judicial de buques

En los casos de venta judicial de un buque para pago de acreedores en los que fuera parte la autoridad portuaria, las tasas devengadas por utilización especial de las instalaciones portuarias tendrán la consideración de créditos a favor de la Hacienda

Pública de los previstos en el artículo 580.1 del Código de Comercio, siempre que se justifiquen por certificación expedida por el director de la autoridad portuaria. Los créditos por tarifas devengadas por servicios comerciales prestados al buque tendrán la prelación que resulta del artículo 580.3 del Código de Comercio.

Disposición adicional vigésima segunda. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (M), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E), de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) y de la tasa de ayudas a la navegación (A), establecidas en la presente ley, podrán ser revisadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso, se apruebe.
2. El valor de la cuantía básica de la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques (R) establecido en la presente ley, podrá ser revisada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.
3. Las autoridades portuarias acordarán con el Organismo Público Puertos del Estado, en el marco de los acuerdos del plan de empresa, las correspondientes propuestas de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de acuerdo con los límites y criterios establecidos en el artículo 166 de esta ley. El acuerdo finalmente alcanzado se elevará al Ministerio de Fomento, que lo remitirá, si procede, al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.
4. El Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Intervención General de la Administración del Estado, establecerá los criterios de elaboración de las contabilidades de costes que han de desarrollar las autoridades portuarias, con el objeto de que las propuestas de coeficientes correctores tomen en consideración la estructura de costes con idéntica metodología en todas las autoridades portuarias. Asimismo, dicho departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas.
5. Hasta la aprobación de los criterios generales que deben regir las propuestas de coeficientes correctores y de los criterios de contabilidad de costes, las autoridades portuarias podrán realizar libremente sus propuestas de coeficientes correctores, siempre que respeten los límites establecidos en el artículo 166 de esta ley.

Disposición adicional vigésima tercera. Especialidad en la aplicación del Estatuto Básico del Empleado Público

No será de aplicación al personal de los organismos portuarios lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9 de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público.

Disposición adicional vigésima cuarta. Aplicación del régimen económico del sistema portuario

A los efectos de aplicación del régimen económico del sistema portuario previsto en esta ley y, en particular, del establecimiento y exigencia de las tasas portuarias con respecto al transporte marítimo de tránsito internacional, las terminales de los puertos canarios al estar situados en una región ultraperiférica europea, tendrán la consideración de plataforma logística atlántica para Europa, por lo que podrán aplicar el máximo de bonificación prevista para este supuesto.

Disposición adicional vigésima quinta. Limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público

Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley.

Disposición adicional vigésima sexta. Compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías y productos agrícolas, plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las Islas Canarias o transformados en estas y de productos para alimentación del ganado procedentes del resto de España concedidas hasta el 31 de diciembre de 2006

Las subvenciones concedidas en aplicación del régimen vigente hasta el 31 de diciembre de 2006, para la compensación de los costes del transporte marítimo y aéreo de mercancías y productos agrícolas, plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las Islas Canarias o transformados en estas y de productos para alimentación del ganado procedentes del resto de España, incluidas en el anexo 1 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, podrán cubrir el coste del flete y de las tarifas portuarias correspondientes, siempre que se haya justificado fehacientemente el gasto realizado en los plazos y condiciones previstos en dicho régimen.

En ningún caso se podrán percibir, como consecuencia de esta disposición, importes superiores a los ya obtenidos.

Disposición adicional vigésima séptima. Régimen jurídico y funciones del Consorcio Valencia 2007

Con efectos desde 1 de enero de 2008, las referencias al Consorcio Valencia 2009 contenidas en la disposición adicional séptima de la Ley 41/2007, de 7 de diciembre, por la que se modifica la Ley 2/1981, de 25 de marzo, de Regulación del Mercado Hipotecario y otras normas del sistema hipotecario financiero, de regulación de las hipotecas inversas y el seguro de dependencia y por la que se establece determinada norma tributaria, y en la disposición adicional trigésima primera de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, se entenderán efectuadas al Consorcio Valencia 2007.

Disposición adicional vigésima octava. Medidas de apoyo al acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011»

1. Régimen fiscal de la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (*Volvo Ocean Race*) y de los equipos participantes:

- a) Las personas jurídicas residentes en territorio español constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o por los equipos participantes estarán exentas del Impuesto sobre Sociedades por las rentas obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Lo establecido en el párrafo anterior se aplicará igualmente a los establecimientos permanentes que la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o los equipos participantes constituyan en España durante el acontecimiento con motivo de su celebración y en la medida que estén directamente relacionadas con su participación en él.

- b) Las entidades sin fines lucrativos constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o por los equipos participantes tendrán, durante la celebración del acontecimiento, la consideración de entidades beneficiarias del mecenazgo a efectos de lo previsto en los artículos 16 a 25, ambos inclusive, de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

2. Régimen fiscal de las personas que presten servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes:

- a) No se considerarán obtenidas en España las rentas que perciban las personas físicas que presten sus servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes que no sean residentes en España, obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante».

- b) Las personas físicas que adquieran la condición de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas como consecuencia de su desplazamiento a territorio español con motivo de este acontecimiento, podrán optar por tributar por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes, en los términos y condiciones previstos en el artículo 93 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.
3. Régimen aduanero y tributario aplicable a las mercancías que se importen para afectarlas al desarrollo y celebración de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante:
- a) Con carácter general, el régimen aduanero aplicable a las mercancías que se importen para su utilización en la celebración y desarrollo de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante, será el que resulte de las disposiciones contenidas en el Código Aduanero Comunitario, aprobado por el Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, y demás normativa aduanera de aplicación.
 - b) Sin perjuicio de lo anterior y con arreglo al artículo 140 del Código Aduanero Comunitario y al artículo 7 del Convenio relativo a la Importación Temporal, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990, las mercancías a que se refiere el número 1 de este apartado que se vinculen al régimen aduanero de importación temporal podrán permanecer al amparo de dicho régimen por un plazo máximo de 48 meses desde su vinculación al mismo, que, en todo caso, expirará, a más tardar, el 30 de junio del año siguiente al de la finalización de la regata 2017-2018.
 - c) Se autoriza al departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para que adopte las medidas necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este apartado tres.
4. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. La obligación de matriculación en España prevista en la disposición adicional primera de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, no será exigible en relación con las embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos que se utilicen en el territorio español por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (*Volvo Ocean Race*) o por los equipos participantes en esta en el desarrollo de dicho acontecimiento. No obstante, una vez finalizado el acontecimiento será exigible la obligación de matriculación antes referida una vez transcurrido el plazo a que se hace referencia en el primer párrafo de la letra d del apartado 1 del artículo 65 de la citada ley.

5. Régimen fiscal del Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela. El Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela será considerado entidad beneficiaria del mecenazgo a los efectos previstos en los artículos 16 a 25, ambos inclusive, de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.
6. Tasas y precios públicos. Con efectos desde el 1 de enero de 2010 y hasta transcurridos 12 meses a partir del día siguiente a la finalización de la regata 2017-2018, el Consorcio Alicante, Vuelta al mundo a Vela, las entidades de derecho privado creadas por él para servir de apoyo a sus fines, las entidades que ostenten los derechos de explotación, organización y dirección de la Vuelta al Mundo a Vela y las entidades que constituyan los equipos participantes estarán exentos de la obligación de pago de las siguientes tasas y tarifas, en relación con las actividades de preparación, organización y celebración del acontecimiento:
 - a) Tasas estatales.
 - 1º Tasas de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General:
 - Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.
 - Tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias.
 - Tasa del buque.
 - Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
 - Tasa del pasaje.
 - Tasa de la mercancía.
 - Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
 - Tasa por servicios generales.
 - Tasa por servicio de señalización marítima.
 - 2º Tasas de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Cánones en relación con la ocupación o aprovechamiento del dominio público marítimo terrestre estatal en virtud de una concesión o autorización.

Tasas como contraprestación de actividades realizadas por la Administración.
 - 3º Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes del dominio público estatal.
 - b) Tarifas por servicios de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

- Tarifa por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias.
- Tarifas por servicios portuarios básicos.
- Tarifa relativa al servicio de recepción de desechos generados por buques.

El Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela y las entidades de derecho privado creadas por él para servir de apoyo a sus fines tendrán derecho a los beneficios en materia de honorarios y aranceles notariales y registrales previstos para las Administraciones que lo integran.

7. Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

No estarán sujetas al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones las adquisiciones *mortis causa* y las cantidades percibidas por los beneficiarios de seguros de vida, cuando el causahabiente o beneficiario haya adquirido la residencia en España como consecuencia de su desplazamiento a dicho territorio con motivo de la celebración de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela.

La no sujeción regulada en el párrafo anterior estará vigente hasta transcurrido un mes a partir del día siguiente a la finalización de la regata 2017-2018 y podrá acreditarse mediante certificación del organismo competente.

Disposición adicional vigésima novena. Aprobación de los pliegos de prescripciones particulares de los servicios

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios existentes en aquella fecha deberán adaptarse, cuando proceda, a los contenidos de esta ley. Asimismo, si en aquella fecha no estuvieran aprobados, deberán aprobarse en ese mismo plazo.

Disposición adicional trigésima. Reintegro a la Administración General del Estado

Las autoridades portuarias reintegrarán a la Administración General del Estado los importes que esta hubiera abonado, por cualquier causa, en concepto de cuotas tributarias devengadas por la exacción de los tributos locales que recaigan sobre los bienes inmuebles que aquellas tuviesen adscritos. El reintegro se producirá en un plazo de tres meses desde el día en que la Administración General del Estado requiera el pago a la autoridad portuaria, siempre que aquella hubiera acreditado el abono de dicho importe.

Disposición adicional trigésima primera. Suspensión temporal del régimen jurídico que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías

(Derogada)

Disposición adicional trigésima segunda. Jornada laboral de los trabajadores en los servicios técnico-náuticos

Se considerarán aplicables a los servicios técnico-náuticos por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en ellos, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad se contienen en la sección 4ª del capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre.

Disposición adicional trigésima tercera. Responsabilidad medioambiental

Lo dispuesto en esta ley en materia de responsabilidad medioambiental procederá sin perjuicio de la aplicación, cuando corresponda, de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.

Disposición adicional trigésima cuarta. Tasa por la emisión del certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente

1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.
2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.
3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.
4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.
5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.
6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

Disposición adicional trigésima quinta. Actualización de las cuantías de las tasas

Las cuantías de las tasas reguladas en el título IV del Libro Segundo de la presente ley podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado

Disposición adicional trigésima sexta. Servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero

Las empresas navieras y los armadores españoles cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo de piratería podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de vigilantes de seguridad con empresas dedicadas a esta actividad autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo y que reúnan los requisitos del artículo 19.6 de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada.

Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicarán con una antelación mínima de tres días a su celebración al Ministerio de Defensa, al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de protección marítima de que se trate.

Disposición adicional trigésima séptima. Incorporación de cláusulas de extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad de jubilación en el ámbito funcional de los estibadores portuarios

Los convenios colectivos de ámbito estatal que afecten al ámbito funcional de los estibadores portuarios, en la unidad de negociación establecida en el artículo 83.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, podrán establecer cláusulas, con el objetivo coherente de política de empleo mediante el relevo generacional, que posibiliten la extinción del contrato de trabajo por el cumplimiento por la persona trabajadora afectada de una edad igual o superior a la de la jubilación ordinaria, computándose, a tales efectos, los coeficientes reductores de la edad de jubilación establecidos en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y siempre que la persona trabajadora afectada por la extinción del contrato de trabajo reúna los requisitos exigidos por la normativa de Seguridad Social para tener derecho al 100 por ciento de la pensión ordinaria de jubilación en su modalidad contributiva, con excepción del cumplimiento por el trabajador de una edad igual o superior a 68 años.

Para las personas afectadas que su vida laboral no sea en su totalidad en la estiba, se buscarán fórmulas para que no salgan perjudicados en la cuantía de la pensión como consecuencia de la jubilación forzosa.

La anterior extinción contractual está condicionada a la contratación indefinida y a tiempo completo de, al menos, una persona trabajadora que reúna el requisito de capacitación para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías establecido en el artículo 3 del Real Decreto Ley 8/2017, de 12 de mayo, y cuente con

la experiencia y formación necesarias que convencionalmente se establezcan para la contratación por dicho motivo, así como estableciéndose la preferencia de las mujeres que cumplan con dichas condiciones.

Asimismo, y complementariamente a la señalada preferencia, los agentes sociales del sector, en colaboración con las administraciones públicas correspondientes, desarrollarán e implantarán en el mismo las medidas tendentes para continuar con la progresiva incorporación de la mujer en el servicio portuario de manipulación de mercancías.

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio establecido por las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General

Salvo las incluidas en la disposición transitoria siguiente, todas las disposiciones transitorias de las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, continuarán, particularmente en materia de personal, siendo aplicables a los supuestos por ellas generados, en calidad de regulación específica de los mismos y hasta que se consumen los efectos de aquellas disposiciones transitorias.

Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, cuya vigencia se mantiene

A los solos efectos de la regulación de los supuestos en ellas previstos y con el alcance que de ellas resulta, se mantiene la vigencia de las disposiciones transitorias de las leyes que se citan en los términos siguientes:

1. De la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.
 - a) La disposición transitoria cuarta sobre autorizaciones y concesiones.
 - Uno. Sin perjuicio de su posible modificación cuando se den los supuestos legalmente previstos, las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario y las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron hasta que transcurra el plazo por el que fueron otorgadas, con excepción de los cánones aplicables, que se adaptarán a lo prevenido en dicha ley y disposiciones que la desarrollen.
 - Dos. 1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento

de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen.

- Tres. La autoridad portuaria que corresponda resolverá sobre el mantenimiento o la revocación de las concesiones otorgadas en precario.
- Cuatro. Extinguidas las concesiones otorgadas con anterioridad a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, la autoridad portuaria competente resolverá sobre el mantenimiento o levantamiento de las instalaciones u obras que se hubieran ejecutado a su amparo.
- Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de las concesiones u otros títulos de ocupación del dominio público portuario existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en condiciones que se opongan a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, o en las disposiciones que lo desarrollen y, en particular, a lo regulado en el artículo 82 del mismo Texto Refundido.
- Seis. Las personas que estuvieran desarrollando actividades industriales, comerciales o de servicios al público en el ámbito de un puerto con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, podrán seguir desarrollando su actividad en las mismas condiciones anteriores, si bien deberán adaptarse a las disposiciones que se establezcan en los pliegos de condiciones generales que regulen su actividad en un plazo de tres meses a partir de la publicación de dichos pliegos y a las condiciones específicas que, en su caso, se puedan establecer por la autoridad portuaria.

Si la adecuación no se hubiese producido en el plazo señalado, la autoridad portuaria podrá declarar extinguida dicha autorización para el desarrollo de sus actividades en el ámbito portuario.

- b) La disposición transitoria quinta sobre puertos en régimen concesional.

En los supuestos de puertos de competencia del Estado que se gestionen mediante concesión, su zona de servicio formará parte de la del puerto de gestión directa estatal que, por las características de sus tráficos o por su proximidad geográfica, determine el Ministerio de Fomento.

- c) La disposición transitoria décima sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

Hasta que, a propuesta de los Ministerios de Defensa y de Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, se proceda a reglamentar las competencias sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas con el objeto de adaptarlas a lo previsto en la letra f) del artículo 263 de esta ley, dichas competencias seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

- 2. De la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

- a) La disposición transitoria segunda sobre valoraciones de la zona de servicio de los puertos y de los terrenos afectados a la señalización marítima.

- 1. Hasta que se proceda a la aprobación de una nueva valoración de los terrenos y de las aguas de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, serán de aplicación las valoraciones de terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

- 2. No obstante, el límite del 20 por ciento a que hace referencia el apartado 2 del artículo 178 de esta ley, solo será de aplicación respecto de aquellas concesiones en las que la cuantía del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario o de la tasa de ocupación, haya sido calculada de acuerdo a valoraciones de terrenos aprobadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- b) (Derogado)

- c) La disposición transitoria decimoquinta sobre el régimen transitorio para el otorgamiento de bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales.

Hasta que se aprueben las guías de buenas prácticas ambientales de la operativa de buques en los puertos, las autoridades portuarias otorgarán la bonificación prevista en el artículo 245.1.a) de esta ley, si la empresa naviera que opera el buque dispone únicamente de la certificación del cumplimiento por el buque de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, emitida por una entidad de certificación acreditada para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum.

Disposición transitoria tercera. Aplicación de las tasas de utilización a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto

1. A partir de la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, el tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa estará sujeto al pago a la autoridad portuaria de las tasas de utilización reguladas en esta ley.
2. Se respetará la opción realizada por los concesionarios de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sin perjuicio de la aplicación de las nuevas cuotas previstas en esta ley. Además en el supuesto de que se hubiese optado por la aplicación de las cuotas previstas para instalaciones no concesionadas con las bonificaciones previstas en su título concesional, no será posible la aplicación de la bonificación para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social, prevista en el artículo 245.3 de esta ley.

Disposición transitoria cuarta. Licencias de prestación de servicios portuarios

1. Las empresas que a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, sean titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos, accederán directamente a la correspondiente licencia del servicio portuario otorgada por la autoridad portuaria.
2. Los titulares de las licencias otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, deberán adecuarse a los nuevos pliegos de prescripciones particulares del servicio que, en su caso, se aprueben de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

En cualquier caso se deberá aplicar la tasa de actividad, con las adaptaciones que procedan de acuerdo con lo establecido en esta ley.

3. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite por la autoridad portuaria, el titular de una licencia de prestación de servicio portuario básico accederá directamente a la obtención de una de las licencias para la prestación del servicio portuario durante el tiempo de vigencia que reste a su título habilitante, que no podrá exceder del previsto en el artículo 112, en relación con el 114, de esta ley, salvo cuando se produzca el supuesto previsto en el artículo 119.1.c), en cuyo caso procederá la extinción de la licencia.

Disposición transitoria quinta. Manipulación de medios mecánicos de las autoridades portuarias

(Derogada)

Disposición transitoria sexta. Régimen transitorio aplicable a los planes de utilización de los espacios portuarios y a los planes directores

1. Los planes de utilización de los espacios portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta ley.
2. Los planes de utilización de los espacios portuarios que, a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, se encontraran en tramitación deberán ajustarse a lo previsto en los artículos 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción anterior a la otorgada a los mismos por dicha Ley 33/2010, de 5 de agosto.
3. Los planes directores de infraestructuras del puerto que se encontraran aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia. Asimismo los planes directores que, a la entrada en vigor de dicha Ley, se encuentren en tramitación, deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 38 de la ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción anterior a la otorgada al mismo por dicha Ley 33/2010, de 5 de agosto.

Disposición transitoria séptima. Pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos

Los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos, que se hallen vigentes a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia, en cuanto no sean incompatibles con la nueva regulación de los servicios portuarios, hasta la aprobación de los pliegos de prescripciones particulares previstos en el artículo 113 de esta ley o hasta la adaptación a los contenidos de la misma de los pliegos de prescripciones particulares vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigésima novena de esta ley.

Disposición transitoria octava. Autorización para la emisión de certificaciones de servicio

Hasta tanto la Entidad Nacional de Acreditación otorgue las acreditaciones a que se refiere el artículo 245.2.a) y b), Puertos del Estado podrá otorgar a las entidades de certificación, conforme a la norma UNE-EN-45011, autorizaciones anuales para la emisión de certificaciones de servicio.

Disposición transitoria novena. Revisión acuerdos y convenios sobre determinación cuota de la tasa de ayudas a la navegación

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 241 bis de esta ley, los acuerdos o convenios celebrados entre la autoridad portuaria y los titulares de concesiones o autorizaciones en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como instalaciones náutico-deportivas, que tengan como objeto la determinación de la cuota de la tasa de ayudas a la navegación en régimen de estimación simplificada, deberán ser objeto de revisión para adaptarlos a lo establecido en esta ley.

Disposición transitoria décima. Ampliación del plazo de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia

1. El plazo inicial de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia, podrá ser ampliado por la autoridad portuaria, a petición del concesionario y previo informe favorable de Puertos del Estado, cuando el concesionario se comprometa, por lo menos, a alguna de las siguientes obligaciones:
 - a) Nueva inversión, en los términos señalados en el apartado 2.b) del artículo 82, salvo en lo referente al nivel mínimo de inversión.
 - b) Contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria, a la financiación de infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o de los puertos secos en cuya titularidad participen organismos públicos portuarios, así como la mejora en dichas redes que favorezcan la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías.
 - c) Reducción al menos en un 20 por ciento de las tarifas máximas incluidas en el título concesional, actualizadas conforme a lo previsto en dicho título, o en su caso en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

El acuerdo de ampliación y la fijación del plazo de la misma deberán motivarse teniendo en cuenta el tiempo restante de vigencia de la concesión, el volumen de inversión realizada durante la vigencia de la concesión y que haya sido autorizada por la autoridad portuaria y la nuevamente comprometida, la vida útil de la misma y la memoria económico-financiera de la concesión en el momento de su otorgamiento y en el momento de la solicitud de ampliación de plazo, considerando en su caso, la nueva inversión comprometida, la contribución a la financiación de infraestructuras de conexión y/o la rebaja tarifaria

propuesta. En todo caso, el importe total del compromiso del concesionario no debe ser inferior a la mayor de las siguientes cuantías:

La diferencia de valor, en el momento de la solicitud, entre la concesión sin prórroga y el de la concesión prorrogada. Estas valoraciones deberán ser realizadas por una empresa independiente designada por la autoridad portuaria y a costa del concesionario.

El 20 por ciento de la inversión inicial actualizada.

La ampliación del plazo de la concesión no podrá ser superior a 2/5 del plazo inicial y compensará los nuevos compromisos de inversión a ejecutar previamente a la finalización del plazo vigente, así como las reducciones de los flujos de caja previstos desde el momento en que se produzca la ampliación del plazo hasta la finalización del plazo vigente en el momento de la solicitud de ampliación debido a la reducción tarifaria y/o a la contribución a la financiación de infraestructuras de conexión. El plazo resultante de dicha ampliación no podrá superar los límites establecidos en el artículo 82 de esta Ley.

Será requisito necesario para obtener la ampliación prevista en esta disposición que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

La ampliación de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, incluyéndose los nuevos compromisos adquiridos y el momento de su ejecución, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución sobre su otorgamiento.

2. El concesionario dispondrá de un plazo máximo de un año, contado a partir de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia, para formular su solicitud ante la autoridad portuaria, que deberá ir acompañada de las memorias económico-financieras de la concesión en el momento de su otorgamiento y en el momento de la solicitud de ampliación en la que se incluya los compromisos de inversión, la contribución a la financiación de infraestructuras de conexión y de mejora de las redes de transporte y/o la rebaja tarifaria propuestas.
3. La ampliación del plazo concesional a que se refiere el apartado 1 de esta Disposición Transitoria no será tenido en cuenta a los efectos de la valoración del rescate o de la revisión de la concesión y no alterará la situación jurídica existente respecto a las obras e instalaciones ejecutadas por el concesionario que, a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia, hayan revertido a la autoridad portuaria, así como de la tasa de ocupación que corresponda exigir por su uso. Respecto de las obras e instalaciones que no hubieran revertido, será de aplicación el régimen previsto en esta ley.

4. Los concesionarios que con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley hubieran presentado una solicitud de prórroga con arreglo al artículo 82 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y que se encuentren en tramitación, podrán optar en el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia, entre la continuación del procedimiento con arreglo a la legislación anterior, o por la mejora voluntaria de la solicitud a los efectos de adaptarla a la nueva regulación, conservándose los actos y trámites cuyo contenido no se viera alterado por la nueva regulación.
5. La ampliación del plazo inicial de la concesión, cuando esta sirva de soporte para la prestación de servicios portuarios, permitirá al concesionario solicitar la ampliación del plazo de la licencia correspondiente. Dicha solicitud se resolverá respetando las condiciones en materia de plazos máximos de la licencia de prestación del servicio portuario del artículo 114, sin que se considere la ampliación un supuesto de renovación a efectos del apartado 2 de dicho artículo, de forma que ambos títulos finalicen en la misma fecha.
6. La ampliación del plazo concesional será compatible con las prórrogas otorgadas o tramitadas con anterioridad al Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia, con sujeción en todo caso a lo establecido en esta disposición.

Disposición transitoria undécima. Régimen transitorio aplicable a los títulos concesionales otorgados y a los expedientes de prórroga del plazo concesional

La modificación del artículo 82.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por la Ley de Creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil, será de aplicación a las concesiones vigentes, independientemente de la fecha en la que se otorgaron, y a los expedientes de prórroga del plazo concesional que se hallen en tramitación a la fecha de entrada en vigor de esa ley.

Disposición final primera. Fundamento constitucional

Esta ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden al Estado en materia de legislación laboral, Hacienda del Estado, Marina Mercante y Puertos de Interés General, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 149.1.7ª, 149.1.14ª, y 149.1.20ª de la Constitución.

Disposición final segunda. Desarrollo reglamentario

1. El Consejo de Ministros podrá dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley,

sin perjuicio del ejercicio por el ministro de Fomento de su potestad reglamentaria en los términos legalmente establecidos.

2. En el plazo fijado al efecto por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, en los términos previstos en el artículo 153 de esta ley, deberá producirse la aprobación de:
 - a) La orden del ministro de Fomento por la que se determinen las titulaciones de formación profesional que habiliten para las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías.
 - b) La resolución de Puertos del Estado que determine el contenido mínimo de las pruebas de aptitud psicofísica que deba ser superada por quienes deseen prestar sus servicios en el desarrollo de las actividades que integran el servicio a que se refiere la letra anterior.
3. Corresponde al ministro de Fomento la competencia para establecer las condiciones y las compensaciones económicas por obligaciones de servicio público, con sujeción a los reglamentos comunitarios sobre establecimiento de obligaciones de servicio público en los transportes marítimos.

Disposición final tercera. De los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas

1. Las disposiciones contenidas en el título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los ministros de Defensa y Fomento.
2. A propuesta del ministro de Fomento, el Gobierno deberá reglamentar la organización de los juzgados marítimos permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en esta ley, pudiendo proceder al cambio de su denominación.

Disposición final cuarta. Seguridad marítima

Las alusiones a la seguridad marítima efectuadas en esta ley han de entenderse referidas a los aspectos técnicos de la seguridad de los buques y la navegación, la carga y las personas a bordo, no afectando a los aspectos de la seguridad de los espacios marítimos y de los intereses nacionales en la mar regulados en la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional. Asimismo, las competencias y funciones atribuidas a los organismos públicos portuarios y a la Marina Mercante, habrán de entenderse sin perjuicio de lo previsto en dicha norma.

ANEXO I

Puertos de interés general

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.
5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
6. Ceuta y Melilla.
7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
8. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.
9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
10. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina en Illes Balears.
11. Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

ANEXO II

Definiciones a los efectos de esta ley

- 1ª Arqueo bruto (GT): es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969).
- 2ª Eslora total: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí. La eslora total

excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la identidad estructural de la embarcación.

- 3ª Manga: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación situados uno en la parte más a estribor y el otro en la parte más a babor. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto y paralelos a la eslora, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí.
- 4ª Salida marítima de mercancías: operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre, el embarque de estas o sus productos derivados en un buque o medio flotante y su salida por vía marítima.
- 5ª Entrada marítima de mercancías: operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima, su desembarque desde un buque o medio flotante a tierra o a un medio de transporte terrestre y salida de estas o sus productos derivados por vía terrestre.
- 6ª Transbordo de mercancías: operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.
- 7ª Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que estas son descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.
- 8ª Tránsito terrestre: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.
- 9ª Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.
- 10ª Pasajero de crucero turístico en tránsito en un puerto: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero que inician y finalizan su viaje en otro puerto.
- 11ª Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento

temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.

12ª Puerto base de cruceros: puerto en el que, para una escala determinada, se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

- a) Que en la escala inicien o finalicen el crucero al menos un 50 por ciento del total de pasajeros de esa escala.
- b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inicien o finalicen su viaje no sea inferior a 250.

Se entiende que inician o finalizan el crucero aquellos pasajeros que no sean declarados en régimen de crucero turístico en tránsito.

13ª Compañía de cruceros: empresa naviera o conjunto de empresas navieras, del mismo grupo empresarial, dedicadas a la explotación de buques de pasajeros tipo crucero turístico.

14ª Estación o terminal marítima de pasajeros: instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde estos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de los vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

15ª Pasajero: persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía.

16ª Estación o terminal marítima de pasajeros dedicadas a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

17ª Terminal de mercancías dedicada a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo, es aquella otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación expresamente identificada en el título concesional.

- 18ª Empresa estibadora: aquella que es titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.
- 19ª Grupo empresarial: se entenderá aplicable este concepto en los supuestos a los que se refiere el artículo 42.1 del Código de Comercio y el artículo 18 del Real Decreto legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- 20ª Servicio marítimo: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.
- 21ª Servicio marítimo regular: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga, y además, se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.
- 22ª Servicio marítimo de autopistas del mar: aquel servicio marítimo regular, de alta frecuencia y regularidad, destinado a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera, que conecte los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea y del Reino Unido. Además, deberán formar parte integrante de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte (con la salvedad de los puertos del Reino Unido), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y con el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el mecanismo «Conectar Europa».
- 23ª Referencial del servicio: documento normativo que contiene las características técnicas certificables del servicio y el plan para verificar el cumplimiento de las mismas.
- 24ª Referencial específico del servicio: referencial adaptado al esquema o estructura de operaciones y servicios propios de un determinado puerto.
- 25ª Excursiones marítimas: aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de

duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros.

- 26^a Gran reparación: a los efectos de esta ley, se entenderá por gran reparación la definida en el apartado 33 del artículo 2 del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.
- 27^a Transporte marítimo de corta distancia (TMCD): aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías o pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del mar Báltico, el Mar Negro y el mar Mediterráneo.

ANEXO III

Asignación de grupos de mercancías

(Omitido)

Modificaciones del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

- Se modifican los artículos 157, 159.3.b) y 197.1.e), por Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012.
- El artículo 240.2 se modifica por Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.
- Los artículos 181.e) y 212.2, por Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Se modifican los artículos 166, 177, 178, 181, 190 y 214 por Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de Control de la Deuda Comercial en el Sector Público.
- Se modifican los artículos 166, 176, 188, la letra d) del artículo 216, 202, 210, 217, 229 y 235 por Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.
- Se modifican los artículos 27, 137, 159, 163, 240 y 275 y se añade el artículo 241 bis y la disposición transitoria 9, por Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de Reforma en Materia de Infraestructuras y Transporte y otras Medidas Económicas.
- Se modifica el anexo III, por Orden FOM/163/2014, de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Se modifican los artículos 72, 82 y 114 y se añade el artículo 159 bis y la disposición transitoria 10, por Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio (Ref. BOE-A-2014-7064).
- Se derogan los artículos 261, 262 y 263.f), se modifica los artículos 26.j), 62.3, 106.f), 263.b), 265 y 266.4.g) y se añaden las disposiciones adicionales 34 y 35, por Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- Se modifican los artículos 72, 82, 114 y la disposición transitoria 2 y se añaden el artículo 159 bis y la disposición transitoria 10, por Ley 18/2014, de 15 de octubre, de Aprobación de Medidas Urgentes para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia.
- Se modifican los artículos 197.1, 199, 240.1 y 241.b) y c), por Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015.

- Se modifica el artículo 197.1.j), por Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016.
- Se derogan los artículos 82.2.d), 98.1.l), 117.1.n), 130.5, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 245.6, disposición adicional octava, disposición adicional novena, disposición adicional decimonovena, disposición adicional trigésima primera, el apartado 2.b) de la disposición transitoria segunda y disposición transitoria quinta, y se modifican los artículos 113.4 n), 130.3 i), 133.1 y 307.1 c), por Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).
- Se dejan sin efecto las derogaciones y modificaciones del Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por Resolución de 16 de marzo de 2017 del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de derogación del Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero.
- Se derogan los artículos 82.2.d), 98.1.l), 117.1.n), 130.5, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 245.6, disposición adicional octava, disposición adicional novena, disposición adicional decimonovena, disposición adicional trigésima primera, el apartado 2.b) de la disposición transitoria segunda y disposición transitoria quinta, y se modifican los artículos 113.4 n), 130.3 i), 133.1 y 307.1 c), por Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)..
- Se modifica el artículo 132.8 y 10, por Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.
- Se modifican los artículos 19.1.b), 159.3.b) y 217, por Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
- Se modifica el anexo III, por Orden FOM/1051/2018, de 24 de septiembre, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Se modifica el artículo 245, desde el 1 de marzo al 31 de octubre de 2020, con los efectos indicados sobre la tasa del buque en el artículo 11 del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de Medidas de Reactivación Económica para hacer frente al Impacto del COVID-19 en los Ámbitos de Transportes y Vivienda.

- Se modifica el anexo II, por Real Decreto-ley 38/2020, de 29 de diciembre, por el que se adoptan medidas de adaptación a la situación de Estado tercero del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte tras la finalización del periodo transitorio previsto en el Acuerdo sobre la Retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, de 31 de enero de 2020.
- Se modifican los artículos 182 y 208.e), por Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.
- Se modifican los artículos 159, 245 y 315, por Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.
- Se modifican los artículos 181 h), 197.1 j) y 214, por Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022.
- Se modifica el anexo III, por Orden TMA/822/2022, de 29 de julio, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Se añade la disposición adicional 36, por Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de Medidas de Sostenibilidad Económica en el Ámbito el Transporte, en Materia de Becas y Ayudas al Estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.
- Se modifican los artículos 171.c y 208.e), por Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.
- Se modifica la disposición transitoria 2.1.a), por Ley 13/2023, de 24 de mayo, por la que se modifican la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en transposición de la Directiva (UE) 2021/514 del Consejo de 22 de marzo de 2021, por la que se modifica la Directiva 2011/16/UE relativa a la cooperación administrativa en el ámbito de la fiscalidad, y otras normas tributarias.
- Se deroga el artículo 265, se modifican los artículos 82.2, 169.b), 237, 240.2, 241 bis y se añaden las disposiciones adicional 37 y transitoria 11, por Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación.
- Se modifica el anexo III, por Orden TRM/72/2025, de 22 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Índice analítico

A

Abanderamiento: I, Arts. 88-92; II, Art. 252

Abordaje: I, Arts. 339-346

Accidentes marítimos: II, Art. 265

Accesibilidad terrestre portuaria: II, Art. 159 bis

Administración marítima: II, Arts. 263-278

Administración portuaria estatal: II, Arts. 16-35

Aeronaves: I, Arts. 47; II, Art. 166

Agentes marítimos: II, Art. 123

Aguas portuarias: II, Art. 2

Almacenamiento en puertos: II, Art. 114

Amarre de buques: II, Art. 113, Art. 154-155

Ámbito territorial de competencia de las autoridades portuarias: II, Art. 28

Análisis de riesgos: II, Art. 266

Anclaje: II, Art. 113

Aprovisionamiento de buques: II, Art. 115

Armador: I, Art. 145

Arribada forzosa: I, Art. 9

Artefacto naval: I, Art. 58

Asistencia y refugio: II, Art. 299

Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos: I, Art. 16

Autoprestación de servicios portuarios: II, Art. 133

Autofinanciación del sistema portuario: II, Art. 156

Autoridad portuaria: II, Arts. 24-35

Autorización extraordinaria de atraque en los puertos españoles: II, DA 10ª

Autorizaciones de utilización del dominio público portuario: II, Arts. 74-80

Avería gruesa: I, Arts. 347-356

B

Balizamiento: II, Art. 113

Bienes de dominio público portuario: II, Art. 4-12

Bienes naufragados o hundidos: I, Arts. 369-372

Buque: I, Arts. 56; II, Arts. 4, 5, 113, 123

Buques abandonados: II, Art. 302

Buques de Estado y de guerra: I, Art. 3; II, Art. 4

Buques inactivos: I, Art. 16

Buques de propulsión nuclear: I, Art. 13

Buques de recreo: Normativa específica (II, Art. 90-92)

Buques de Estado extranjeros: I, Arts. 50-55

Buques de investigación: I, Art. 25-26

Buques de propulsión nuclear: I, Art. 13

Buques que transporten mercancías peligrosas: I, Art. 15

Buques que transporten sustancias radioactivas: I, Art. 14

C

Cambio definitivo de pabellón: I, Art. 93

Cambio temporal de pabellón: I, Arts. 94-96

Cánones portuarios: II, Arts. 182-185

Capitán: I, Arts. 171-187

Capitanía marítima: II, Art. 266

Carga y descarga: II, Art. 114, 167-170

Cartas de porte marítimo: I, Arts. 268-271

Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo:
I, Arts. 501-524

Certificado de matrícula: I, Art. 79

Certificados náuticos: II, Arts. 96-100

Cierre de puertos: I, Art. 8

Cláusulas de jurisdicción y arbitraje: I, Arts. 251, 468

Coaseguro: I, Art. 416

Comercio exterior de buques: II, Art. 255

Comercio marítimo: II, Art. 5

Comisión de faros: II, Arts. 17, 137

Compraventa de buques: I, Arts. 117-121

Concesiones demaniales: II, Arts. 81-95

Condominio naval: I, Arts. 150-155

Conocimiento de embarque: I, Arts. 246-266

Consignatarios de buque: I, Art. 10.2; II, Art. 259

Contaminación marina: I, Arts. 289-297; II, Arts. 266-268

Contrato de arrendamiento de buque: I, Arts. 188-202

Contrato de arrendamiento náutico: I, Arts. 307-313

Contrato de concesión de obras públicas portuarias: II, Art. 101

Contrato de consignación de buques: I, Art. 319-324
Contrato de construcción naval: I, Arts. 108-116
Contrato de fletamento: I, Arts. 203-286
Contrato de gestión naval: I, Arts. 314-318
Contrato de manipulación portuaria: I, Arts. 329-338
Contrato de pasaje: I, Arts. 287-300
Contrato de practica: I, Arts. 325-328
Contrato de remolque: I, Arts. 301-306
Contratos de utilización del buque para fines distintos del transporte de mercancías: I, Art. 210
Contratos de volumen: I, Art. 208
Control de la seguridad de los buques: I, Art. 98
Control de tráfico marítimo: II, Art. 264
Controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior: II, Art. 3.4
Copropiedad de los vehículos de navegación: I, Art. 64
Coste de las inspecciones: I, Art. 99
Cuaderno de bitácora: I, Art. 83
Cuaderno de máquinas: I, Art. 84
Cuerpos de la Marina Civil: II, Art. 278

D

Delimitación de los espacios y usos portuarios: II, Art. 69
Depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo: I, Arts. 512-515
Derecho de paso inocente por el mar territorial: I, Arts. 37-47
Derecho de persecución y de visita: I, Arts. 48-49
Derechos portuarios: II, Arts. 182-185
Desguace de buques: II, Art. 303
Desahucio administrativo del dominio público portuario: II, Art. 103
Despacho de buques: I, Art. 18
Detenciones injustificadas e indemnización: I, Art. 36
Detención de buques extranjeros: I, Art. 170
Diario de navegación: I, Art. 82
Documentación de los buques nacionales: I, Arts. 78-87
Documento del transporte multimodal: I, Art. 267
Dominio público marítimo-terrestre: II, Art. 5-8

Dominio público portuario: II, Arts. 78–80

Dotaciones de los buques: I, Arts. 156-164; II, Art. 253

Dragado (obras): II, Art. 74

E

Embarcación: I, Art. 57

Embarcaciones de recreo: II, Art. 4

Embargo preventivo de buques: I, Arts. 470-479

Empresas estibadoras: II, Art. 114

Enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados: I, Arts. 523-524

Entrada en puerto: I, Art. 7

Estaciones marítimas: II, Art. 116

Espacios portuarios de competencia autonómica: II, Art. 5

Espacios y usos portuarios (delimitación): II, Arts. 69-71

Estancia en aguas interiores marítimas y en puerto: I, Arts. 7–18

Estiba y desestiba: II, Arts. 114, 171-173

Expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque: I, Arts. 516-522

Explotación portuaria: II, Arts. 24–26

Extracciones: I, Arts. 376-383

F

Faros: II, Art. 72, 159.5

Financiación y asistencia entre organismo públicos portuarios: II, Art. 160

Fiscalización: II, Art. 40

Fletamento por tiempo y por viaje: I, Art. 204

Fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque: I, Art. 205

Fondeo: I, Arts. 16, 21; II, Art. 2.2.b), 3.3.b)

Fondo de compensación interportuario: II, Art. 159

Fondo de limitación: I, Arts. 403-405

Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria: II, Art. 159 bis

Fuentes e interpretación de la ley: I, Art. 2

G

Garantía de la navegación marítima y del medio marino: II, Art. 297

Gestión portuaria: II, Arts. 24–26

H

Habilitación de servicios: II, Art. 84

Hipoteca naval: I, Art. 126-144

Hundimiento de buques: II, Art. 304

I

Infracciones: II, Arts. 304–310

Inspección de buques extranjeros: I, Art. 104, 168

Inspección marítima: I, Arts. 97-107 II, Art. 6

Instalaciones portuarias: II, Arts. 78–80

Integración de servicios portuarios: II, Arts. 134-136

Investigación de accidentes marítimos: II, Art. 258-263

J

Junta de Obras del Puerto: II, Art. 25

Jurisdicción sobre buques extranjeros: I, Art. 12, 43-46

L

Licencias de prestación de servicios portuarios: II, Arts. 26, 109

Limitación de responsabilidad: I, Arts. 392-402

Liquidación de avería gruesa: I, Arts. 506-511

M

Marina Mercante: II, Arts. 5–6

Medio ambiente marino: II, Arts. 266–268

Medios radioelectrónicos: I, Art. 17

Mercancías peligrosas: II, Art. 113

Modelo de gestión del dominio público portuario: II, Art. 66

N

Nacionalidad del buque: I, Arts. 88–90

Navegación de buques pesqueros: I, Art. 24

Navegación de cabotaje: II, Art. 257

Navegación de recreo o deportiva: II, Art. 252

Navegación exterior y extranacional: II, Art. 258

Navegación interior: II, Art. 256

Navegación marítima: I, Arts. 19–36; II, Art. 5

Naviero (empresas navieras): I, Art. 145; II, Art. 10

Normas de policía portuaria: II, Arts. 113–115

O

Obligaciones de servicio público: II, Art. 260

Obras portuarias: II, Arts. 78–80

Organismo Público Puertos del Estado: II, Arts. 16–23

Organización portuaria: II, Arts. 25–30

P

Paso inocente: I, Art. 37–42

Paralización del buque: I, Art. 100

Patente de navegación: I, Art. 80

Patrimonio de los organismos portuarios: 42–46

Plan Director de Infraestructuras del Puerto: II, Art. 54

Plan de empresa de la autoridad portuaria: II, Art. 55

Plan estratégico de la autoridad portuaria: II, Art. 53

Planes de preparación y lucha contra la contaminación: I, Art. 32

Plataformas fijas: I, Art. 59; II, Art. 9

Policía portuaria: II, Art. 296

Política de defensa: II, DA 5ª

Polizones: I, Art. 11

Porteadores sucesivos: I, Art. 284

Practicaje: II, Arts. 126, 135.2, 279–281

Prestación de servicios portuarios: II, Arts. 84–85

Prevención de actividades ilícitas y tráfico prohibidos: II, Art. 301

Privilegios marítimos: I, Art. 122–125

Procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos:
I, Arts. 487-500

Procedimiento sancionador: II, Arts. 317-319

Protección del medio ambiente marino: I, Arts. 289-297

Protección de la navegación libre: II, Art. 298

Protestas: I, Arts. 187, 285

Protesta de mar por incidencias del viaje: I, Arts. 504-505

Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación: I, art. 28

Puertos de interés general: II, Art. 3

Puertos deportivos: II, Art. 4

Puertos pesqueros: II, Art. 3.4

R

Recepción de desechos y residuos procedentes de buques: II, Art. 63, 132

Régimen aduanero en zonas portuarias: II, Art. 114

Régimen económico-financiero: II, Arts. 182-186

Régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto: I, Arts. 7-18

Régimen general de navegación marítima: I, Arts. 19-36

Régimen de utilización del dominio público portuario: II, Art. 73

Registro de Buques y Empresas Navieras: II, Art. 251

Registro Especial de Buques y Empresas Navieras: II, DA 16ª

Reglamento de Explotación y Policía de los Puertos del Estado: II, Art. 295

Remolque de fortuna: II, Art. 305

Remolque maniobra: I, Art. 303

Remolque portuario: II, Art. 127

Remolque transporte: I, Art. 302

Requisitos de seguridad de los buques nacionales: I, Art. 97

Residuos en puertos: II, Art. 266

Responsabilidad civil: II, Art. 267

Responsabilidad civil por contaminación: I, Arts. 384-391

Retención de buques: II, Art. 320

Rol de despacho y dotación: I, Art. 81

S

Salvamento: I, Arts. 357-368

Sanciones: II, Arts. 311-315

Sanidad marítima: II, Art. 6

Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles: I, Arts. 67-77

Seguridad de la navegación: I, Arts. 19-36

Seguridad marítima: II, Art. 5

Seguro marítimo: I, Arts. 406-467

Seguro de buques: I, Art. 439-452

Seguro de mercancías: I, Arts. 453-462

Seguro múltiple: I, Art. 415

Seguro de responsabilidad civil: I, Arts. 463-467

Señalización marítima: II, Art. 137

Servicios comerciales: II, Arts. 138-141

Servicios generales: II, Arts. 106-107

Servicio de manipulación de mercancías: II, Arts. 130-131

Servicio marítimo (a determinado tipo de tráfico y regular): II, Art. 201

Servicios al pasaje: II, Art. 129

Servicios portuarios: II, Arts. 108-125

Servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero: II, DA 36ª

Servicios técnico-náuticos: II, Arts. 126-128

Sistemas de información portuaria: II, Art. 38

Situación de peligro a bordo: II, Art. 300

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR): II, arts. 267-277

Sociedades de clasificación: I, Art. 106

Sociedades de gestión de la puesta a disposición de trabajadores: II, Arts. 142-148

Solicitud de ocupación del dominio público portuario: II, Art. 84

Subfletamento: I, Art. 206

T

Tasas de actividad: II, Arts. 183-192

Tasas por actuaciones registrales: II, Art. 283-288

Tasa de ayudas a la navegación: II, Arts. 237-244

Tasa del buque (T-1): II, Arts. 194-204

Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5): II, Arts. 223-230

Tasa por la emisión o renovación de la libreta marítima: II, Art. 289-290

Tasas por la emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera:
II, Arts. 291-292

Tasa por la emisión de documento del registro sinóptico continuo: II, Art. 293-294

Tasas de marina mercante: II, Arts. 282-294

Tasa del pasaje (T-2): II, Arts. 205-210

Tasa de la mercancía (T-3): II, Arts. 211-217

Tasa de ocupación: II, Arts. 173-182

Tasa de la pesca fresca (T-4): II, Arts. 218-222

Tasas por servicios de inspección y control: II, Art. 282

Tasas de utilización: II, Arts. 183-245

Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6): II, Arts. 231-236

Terminales portuarias: II, Arts. 78-80

Trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías: II, Arts. 149-154

Tráfico portuario: II, Art. 113

Transporte marítimo: II, Art. 5

Transporte multimodal: I, Art. 209

U

Uso del dominio público portuario: II, Arts. 78-80

Usuarios portuarios: II, Art. 84

V

Venta forzosa de buques: I, Arts. 480-486

Vigilancia portuaria: II, Art. 113

Vías navegables: II, Art. 4

Visita de buques extranjeros: I, Art. 12

Z

Zonas y tipos de navegación: II, Art. 8

