



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

Enero 2024  
(Edición 2ª)

Notas previas.

Esta 2ª edición del manual contiene la normativa recogida en el Anexo IV de Resolución de 3 de enero de 2024, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2024.

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

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

## Contenido

Introducción .....	5
I. «Disposiciones generales» .....	5
Tema 1.....	5
Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre: Objeto de la ley; Marina Mercante (Título preliminar: Capítulos I y III).....	5
Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima: Disposiciones generales (Título preliminar).....	8
II. «Instituto Social de la Marina y protección social de la gente de mar» .....	9
Tema 2.....	9
Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina: Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina (Artículo 3.1: párrafos a, c, d, e, f, g y h). .....	9
III. «Salvamento y accidentes marítimos» .....	10
Tema 3.....	10
TRLPEMM RDL 2/2011: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto; Objeto de la Sociedad (Libro segundo: Título II: Capítulo III). .....	10
Tema 4.....	11
TRLPEMM RDL 2/2011: Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Libro segundo: Título II: Capítulo I). .....	11
IV. «Gente de mar» .....	14
Tema 5.....	14
Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles: Procedimiento de quejas a bordo (Artículo 8).....	14
Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo: Disposiciones generales (Capítulo I). Trabajo en la mar (Capítulo II: Sección 4ª: Subsecciones 1ª y 5ª). .....	16
V. «Prevención y lucha contra la contaminación» .....	21
Tema 6.....	21
TRLPEMM RDL 2/2011: Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario; Recepción de desechos y residuos procedentes de buques (Libro primero: Título IV: Artículos 62 y 63). .....	21
Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques (Artículos 2, 3, 10, 11 y 12). .....	23
Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino: De los vertidos en el mar (Título IV). .....	26
VI. «Potestad sancionadora» .....	28

Tema 7.....	28
Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen sancionador: Concepto y clasificación de las infracciones, su tipicidad por ámbitos y responsables en los supuestos de infracciones en materia de Marina Civil (Libro tercero: Título IV: Capítulo I). Obligaciones de consignación de los hechos producidos (Artículo 319). .....	28
VII. «Protección del medio ambiente marino» .....	32
Tema 8.....	32
Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. CAPÍTULO VII Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.....	32
Tema 9.....	34
Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para <b>COMBUSTIBLE</b> de los buques. Artículo 1. ....	34
Tema 10.....	34
Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE: Objeto, ámbito de aplicación; Buques (Títulos I y II; Artículos 1, 2, 4 y 5). ....	34
Tema 11.....	36
Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE: Disposiciones generales; Seguimiento y notificación; Verificación y acreditación; Conformidad y publicación de información (Capítulos I, II, III y IV; Artículos 1 a 4; 6 a 8; 11 a 13, 17 y 18). ....	36
VIII. «Combustibles para uso marítimo».....	41
Tema 12.....	41
Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo: Muestreo y análisis de combustibles para uso marítimo (Artículo 7). Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (Capítulo III; Artículos 10 y 11). Régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (Capítulo IV). Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones (Anexo XI). ....	41
IX. «Inspección de buques».....	46
Tema 13.....	46
Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles: Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio (Título II: Capítulo VI, Artículos 36 a 39). ....	46

# Introducción

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

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

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

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

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

## I. «Disposiciones generales»

### Tema 1

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

#### CAPÍTULO I

Artículo 1. Objeto de la ley.

Es objeto de la presente ley:

- a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.
- b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico financiero y policía de los mismos.
- c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
- d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las

competencias atribuidas por esta ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

- e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.
- f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.
- g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

### CAPÍTULO III Marina Mercante

#### Artículo 6. Marina Mercante.

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

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

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

#### Artículo 7. Objetivos.

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

- a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.
- b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
- c) La tutela de la seguridad marítima.
- d) La protección del medio ambiente marino.
- e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.

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

#### Artículo 8. Zonas y tipos de navegación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*TÍTULO PRELIMINAR Disposiciones generales*

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

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

Artículo 2. Fuentes e interpretación.

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

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

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

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

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

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

### Tema 2.

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

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

1. Corresponde al Instituto Social de la Marina:

- a) La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como la inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de los trabajadores adscritos a dicho Régimen Especial en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social.
- c) La gestión de las prestaciones por desempleo de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, según lo establecido en la Disposición adicional tercera del Real Decreto 625/1985, de 2 de abril.
- d) La gestión de las prestaciones por cese de actividad de los trabajadores autónomos cuando estos últimos tengan cubiertas las contingencias profesionales con el Instituto Social de la Marina.
- e) La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero utilizando sus propios medios tales como el centro radio médico, los buques sanitarios y de apoyo logístico, los centros asistenciales en el extranjero y otros que puedan implantarse o acordando la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados, sin perjuicio de las obligaciones que competen a los empresarios de acuerdo con la legislación vigente e incluyendo la concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de los botiquines de a bordo.
- f) La sanidad marítima, incluyendo la información sanitaria a los trabajadores del mar, la realización de los reconocimientos médicos de embarque marítimo de acuerdo con la normativa española específica y con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificados por España, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo, de los botiquines de los que han de ir dotados los buques y cualesquiera otras actuaciones de medicina preventiva y formación sanitaria dirigida a los trabajadores del mar que se le puedan encomendar en un futuro.
- g) La formación profesional marítima y sanitaria y la promoción profesional de los trabajadores del mar en activo, mediante la impartición de cursos de las correspondientes especialidades, atendiendo a las necesidades formativas que demande el sector marítimo-pesquero, de acuerdo con las directrices emanadas al respecto por la Organización Internacional del Trabajo y en el marco de los convenios y acuerdos de cooperación internacional suscritos por España.
- h) La promoción del bienestar de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero. La asistencia social de los trabajadores del mar y sus beneficiarios en situaciones de abandono, naufragios y otros hechos análogos, y a los trabajadores del mar enrolados en buques extranjeros, tanto en el momento de su contratación como durante la realización de su trabajo

y posterior repatriación, dando cumplimiento a los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo. Asimismo la gestión y reconocimiento de las prestaciones asistenciales en atención a situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar y la dispensa de los servicios que garanticen su asistencia en casos de abandono en puertos nacionales o extranjeros.

### III. «Salvamento y accidentes marítimos»

#### Tema 3.

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

#### *CAPÍTULO III Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima*

##### *Artículo 267. Naturaleza, denominación y objeto.*

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

2. El Ministro de Fomento:

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

##### *Artículo 268. Objeto de la Sociedad.*

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

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

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

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

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

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

#### Tema 4.

TRLPEMM RDL 2/2011: Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Libro segundo: Título II: Capítulo I).

Artículo 265. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

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

- a) Es el órgano colegiado, adscrito al Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.
- b) Está compuesto por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y el número reglamentario de Vocales, formando parte de ella, además, investigadores propios o adscritos, todos ellos con conocimientos especializados en los hechos a investigar.
- c) Goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.

Reglamentariamente se determinará el número de Vocales que integran la Comisión y se desarrollarán los aspectos necesarios para su organización y funcionamiento adecuados.

2. La investigación que la CIAIM lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa.

No obstante, el hecho de que del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad, no le exime de informar plenamente acerca de las causas del accidente o incidente marítimo.

3. La CIAIM realizará sus investigaciones de la manera más eficaz y rápida posible, colaborando, en su caso, con las autoridades judiciales.

A estos efectos la CIAIM realizará las investigaciones de modo que:

- a) Se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa.
  - b) No puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.
4. Los investigadores, que actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones, tendrán la condición de autoridad pública y las siguientes atribuciones:
- a) Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.
  - b) Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis.
  - c) Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el párrafo anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos.
  - d) Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.
  - e) Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos.
  - f) Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.
  - g) Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad.
  - h) Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en España.
  - i) Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, de los prácticos o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.
5. Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAIM, así como por los integrantes de los equipos de investigación, en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

La información a la que se refiere el párrafo anterior no puede ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando sea requerida por los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.
- b) Cuando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución.
- c) En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre esta materia.
- d) En los supuestos en que el Pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente e incidente grave.

6. Los miembros de la CIAIM y el personal al servicio de la misma estarán obligados, en el desempeño de sus funciones, a preservar el carácter reservado de dichos datos e informaciones.

No obstante lo anterior, en ningún caso serán revelados ni podrán ser utilizados para otros propósitos que no sean la investigación de la CIAIM, salvo que ésta determine que su divulgación reviste un interés público superior, los documentos que se mencionan a continuación:

- a) La totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad.
- b) Los documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad.
- c) La información en relación con las personas implicadas en el accidente o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.

7. Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la CIAIM deberán:

- a) Salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de video electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente.
- b) Evitar la sobregrabación y otro tipo de alteración de dicha información.
- c) Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente.
- d) Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

8. La CIAIM:

- a) Publicará un informe, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, que estará a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo en el plazo

de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

b) Podrá formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad realizadas. Tales recomendaciones de seguridad no podrán, bajo ningún concepto, determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro.

9. Reglamentariamente, de conformidad con las normas europeas correspondientes, se concretarán cuantos extremos requiera la aplicación de este artículo.

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.

## IV. «Gente de mar»

### Tema 5.

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles: Procedimiento de quejas a bordo (Artículo 8).

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

#### 1. Procedimiento de tramitación de quejas a bordo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Procedimiento de tramitación de quejas en tierra.

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. Confidencialidad.

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

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

#### *CAPITULO I Disposiciones generales*

##### *Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de ampliaciones y limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos en determinados sectores de actividad y trabajos específicos cuyas peculiaridades lo requieren.
2. Lo previsto en el presente Real Decreto será de aplicación, en las actividades y trabajos que en el mismo se contemplan, a las relaciones laborales reguladas por la Ley del Estatuto de los Trabajadores, con exclusión de las de carácter especial contempladas en su artículo 2 en las que se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

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

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

##### *Artículo 2. Regímenes de descanso alternativos.*

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

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

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

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

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

## *CAPITULO II Ampliaciones de jornada*

### *Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar*

#### *Subsección 1.ª Disposiciones comunes*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Artículo 9. Descanso entre jornadas y semanal.**

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

### Subsección 5.ª Trabajo en la mar

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

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

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

Artículo 16. *Tiempo de trabajo en el mar.*

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

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

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

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

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

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

Artículo 17. *Descanso entre jornadas.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 18. Descanso semanal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## V. «Prevención y lucha contra la contaminación»

### Tema 6.

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

#### *TÍTULO IV Medio ambiente y seguridad*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002, 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 éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

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

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

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los

hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

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

#### Artículo 2. Definiciones.

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

[...]

- i) «Desechos de buques»: Los desechos generados por buques, los residuos de carga y los desechos pescados de manera no intencionada. Los desechos de buques se consideran residuos con arreglo a lo establecido en el artículo 3.a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- j) «Desechos generados por buques»: Los desechos que se producen durante el servicio de un buque, distintos de los residuos de carga, contemplados en los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL.
- k) «Desechos pescados de manera no intencionada»: Los desechos recogidos en las artes de pesca de forma no intencionada durante operaciones de pesca.
- l) «Embarcación de recreo»: Cualquier embarcación, con independencia de su medio de propulsión, que tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectada y destinada para fines recreativos o deportivos, y que no transporte más de 12 pasajeros.
- m) «Entidad gestora del puerto»: La entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto. Dentro de esta denominación se engloban las autoridades portuarias de los puertos de titularidad estatal y las autoridades competentes en los puertos bajo jurisdicción de una comunidad autónoma litoral.
- n) «Escala»: La entrada, estancia y salida de un buque en un puerto.
- ñ) «Escalas frecuentes»: Las escalas de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena.
- o) «Escalas regulares»: Los trayectos repetidos del mismo buque que formen un patrón constante entre puertos determinados o una serie de viajes con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias.
- p) «GISIS»: El sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).
- q) «Instalación portuaria receptora»: Toda instalación fija, flotante o móvil capaz de prestar el servicio de recepción de desechos de buques.
- r) «Puerto»: Un lugar o zona geográfica que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración pública competente, incluido el fondeadero dentro de la competencia del puerto.

s) «Residuos de carga»: Los restos de cualquier material de carga embarcado que queden en la cubierta, en las bodegas o en los tanques tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, excluido el polvo de la carga que quede en la cubierta tras el barrido o el polvo depositado en las superficies exteriores del buque, contemplados en los anexos I, II y V del Convenio MARPOL.

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

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

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

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

### Artículo 3. Ámbito de aplicación.

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

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

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

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

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

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

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará a las autoridades del Estado rector del puerto correspondiente y a la OMI, mediante los formularios y procedimientos definidos

por esta última, las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras comunicadas a España en su calidad de Estado de abanderamiento.

3. Las administraciones portuarias adoptarán las medidas necesarias para que se investiguen y se notifiquen los resultados de estas investigaciones mediante los formularios y procedimientos de la OMI, todos los casos de supuestas deficiencias de instalaciones portuarias receptoras comunicados a España en su calidad de Estado rector del puerto, correspondiendo a Puertos del Estado actuar como punto de contacto nacional.

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

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

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

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

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

[...]

#### Artículo 12. Guías de Usuario.

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

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

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

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

*TÍTULO IV De los vertidos en el mar*

Artículo 31. Vertidos desde tierra al mar.

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

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

1. Por «vertido» se entiende:

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

2. El «vertido» no incluye:

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

#### Artículo 33. Incineración en el mar.

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

#### Artículo 34. Excepciones.

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

#### Artículo 35. Colocación de materias sobre el fondo marino.

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

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

## VI. «Potestad sancionadora»

### Tema 7.

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

#### *TÍTULO IV Régimen sancionador*

#### *CAPÍTULO I Infracciones*

#### Artículo 305. Concepto y clasificación.

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

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

#### Artículo 306. Infracciones leves.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Artículo 307. Infracciones graves.**

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

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

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

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.

#### **2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:**

h) Traspasar los capitanes, patronos u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

#### **3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:**

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

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

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

## 5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

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

### Artículo 308. Infracciones muy graves.

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

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

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

- b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.

#### 2. Infracciones contra la seguridad marítima:

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

#### 3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

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

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

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

## 5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

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

### Artículo 309. Prescripción.

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 310. Responsables.

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

[...]

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

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

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

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

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

#### *CAPÍTULO II Sanciones y otras medidas*

*Artículo 319. Obligaciones de consignación de los hechos producidos.*

**Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley.** El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

## VII. «Protección del medio ambiente marino»

### Tema 8.

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. CAPÍTULO VII Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.

#### *CAPÍTULO VII. Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles*

*Artículo 40. Prevención de descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.*

1. La Administración marítima española adoptará las medidas previstas en este capítulo para evitar y, en su caso, sancionar la descarga de sustancias contaminantes por parte de buques que se hallen en tránsito en los espacios marítimos españoles, incluidos los estrechos utilizados para navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito sobre los que España ejerza jurisdicción, así como en alta mar.

2. La adopción de estas medidas procederá cuando tengan lugar o puedan producirse descargas de sustancias contaminantes por parte de cualquier buque, con independencia del pabellón que enarbole, e incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos navales.

Se exceptúan de las previsiones de este capítulo los buques de guerra, las unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios oficiales de carácter no comercial.

3. A los efectos de este capítulo, se entenderá por descarga cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, como se menciona en el artículo 2 del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (1973) y su protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78), en su versión actualizada.

Se consideran sustancias contaminantes las derivadas de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas para el medio ambiente marino, de acuerdo con la normativa aplicable y, en especial, la regulación contenida en el anexo I (hidrocarburos) y el anexo II (sustancias nocivas líquidas a granel) del Convenio MARPOL 73/78.

4. Las descargas de sustancias contaminantes previstas en este capítulo no constituirán infracción cuando se realicen en las condiciones previstas por la normativa aplicable.

#### Artículo 41. Colaboración con otros Estados.

1. En el supuesto de que la Administración marítima española tenga conocimiento de una descarga contaminante efectuada en los espacios marítimos españoles, a excepción de las aguas interiores marítimas, colaborará con la del Estado rector del puerto en el que vaya a realizar la siguiente escala el buque implicado.

Se prestará la misma colaboración cuando la descarga contaminante haya tenido lugar en los espacios marítimos de otro Estado y el buque implicado realice la siguiente escala en un puerto español.

A estos fines, se emplearán los mecanismos de cooperación previstos en la normativa nacional e internacional.

2. Cuando la siguiente escala del buque sea en un puerto de otro Estado miembro de la Unión Europea, la Administración marítima española cooperará estrechamente en la realización de inspecciones y la adopción de las medidas de policía, así como cualesquiera otras que pudieran resultar pertinentes.

3. En el caso de que el buque realizase su siguiente escala en un puerto de un Estado no comunitario, la Administración marítima española remitirá al Estado rector de dicho puerto la información sobre la descarga contaminante efectuada y solicitará que emprenda las actuaciones adecuadas en relación con la citada descarga.

4. En cualquiera de estos casos, la Administración marítima española informará al Estado del pabellón del buque.

#### Artículo 42. Medidas aplicables.

1. Cuando existan pruebas concluyentes de que un buque que navegue por el mar territorial español o por aguas situadas en la zona económica exclusiva española haya efectuado una descarga contaminante que suponga o pueda suponer un perjuicio considerable para los recursos naturales de dichas aguas o bien para la costa o los bienes a ella vinculados, la Administración marítima española adoptará las medidas de policía necesarias.

2. Las medidas de policía incluirán, en su caso, la detención del buque. Cuando proceda, para la tutela de dichos bienes jurídicos, se iniciará el oportuno expediente sancionador o bien se remitirán las actuaciones al Ministerio Fiscal. En todo caso, se informará de los hechos al Estado del pabellón del buque.

3. Las medidas adoptadas se llevarán a cabo de conformidad con la parte XII, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En concreto, se facilitará la audiencia de los testigos, la admisión de pruebas presentadas por las autoridades de otros Estados o por una organización internacional, permitiendo la participación en el procedimiento de los representantes oficiales de cualquiera de estos

## Tema 9.

Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para COMBUSTIBLE de los buques. Artículo 1.

Artículo 1. Cobertura de la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques.

1. Los propietarios inscritos de los **buques superiores a 1000 toneladas de arqueo bruto**, tendrán que suscribir un seguro o una garantía financiera que cubra su responsabilidad, por los daños debidos a contaminación causada por hidrocarburos usados como combustible, y por los costes o daños ocasionados por todas las medidas razonables que, con posterioridad a un suceso, tome cualquier persona, con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación, conforme previene el apartado 1 del artículo 7 del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, en adelante Convenio de Combustible de 2001. (**BUNKERS 2001 Convention**)

2. **Queda prohibida la navegación de todo buque español superior a 1000 toneladas de arqueo bruto si no lleva a bordo el certificado con plena validez y acreditativo de la existencia del seguro o garantía financiera a que se refiere el apartado 1 de este artículo.**

3. Queda prohibida la entrada o salida de puerto español o la arribada o salida de una instalación mar adentro situada en el mar territorial, a todo buque extranjero superior a 1000 toneladas de arqueo bruto, si no lleva a bordo un certificado de seguro u otra garantía financiera en vigor y expedido de conformidad con el Convenio de Combustible de 2001, y que cubra su responsabilidad hasta el límite que le sea aplicable de acuerdo con lo previsto en el artículo 7.1 del citado convenio.

## Tema 10.

Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE: Objeto, ámbito de aplicación; Buques (Títulos I y II; Artículos 1, 2, 4 y 5).

### *TÍTULO I OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES*

#### Artículo 1 Objeto y finalidad

El objetivo del presente Reglamento es prevenir, reducir al mínimo y, en la medida de lo posible, impedir accidentes, lesiones y otros efectos adversos en la salud humana y el medio ambiente provocados por el reciclado de los buques. El objetivo del presente Reglamento es incrementar la seguridad y la protección de la salud humana y del medio marino de la Unión durante el ciclo de vida de un buque, en particular para garantizar la gestión respetuosa con el medio ambiente de los residuos peligrosos de dicho reciclado de buques.

El presente Reglamento también establece normas para garantizar la gestión racional de los materiales peligrosos en los buques.

El presente Reglamento tiene asimismo como objetivo facilitar la ratificación del Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques («Convenio de Hong Kong»).

#### Artículo 2 Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento, con la excepción de su artículo 12, se aplicará a los buques que enarboleden el pabellón de un Estado miembro.

El artículo 12 se aplicará a los buques con pabellón de un tercer país que arriben a puertos o fondeaderos de un Estado miembro.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por este, estén dedicados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios públicos de carácter no comercial;

b) los buques de arqueología inferior a 500 toneladas de arqueología bruta (GT);

c) los buques que durante toda su vida útil operen solo en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque.

#### TÍTULO II BUQUES

##### Artículo 4 Control de materiales peligrosos

Se prohibirá o limitará, con arreglo a lo especificado en el anexo I, la instalación y el uso a bordo de buques de los materiales peligrosos contemplados en el anexo I, sin perjuicio de otros requisitos establecidos en el Derecho pertinente de la Unión que puedan exigir otras medidas.

##### Artículo 5 Inventario de materiales peligrosos

1. Todo buque nuevo llevará a bordo un inventario de materiales peligrosos, donde se identifiquen al menos los materiales peligrosos mencionados en el anexo II y presentes en la estructura o el equipamiento del buque, su ubicación y las cantidades aproximadas de estos.

2. A reserva del artículo 32, apartado 2, letra b), los buques existentes cumplirán, en la medida en que sea factible, el apartado 1.

En el caso de los buques que se envíen a reciclado, estos cumplirán, en la medida en que sea factible, el apartado 1 del presente artículo a partir de la fecha de publicación de la lista europea de las instalaciones de reciclado de buques (en lo sucesivo, «la lista europea») según lo dispuesto en el artículo 16, apartado 2.

A reserva del artículo 32, apartado 2, letra b), al elaborar el inventario de materiales peligrosos, se identificarán al menos los materiales peligrosos incluidos en la lista del anexo I.

3. El inventario de materiales peligrosos deberá:

a) ser específico de cada buque;

b) acreditar que el buque cumple la prohibición o las restricciones referentes a la instalación o el uso de materiales peligrosos de conformidad con el artículo 4;

c) elaborarse teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI;

d) ser comprobado o bien por la administración o bien por una organización reconocida autorizada por esta.

4. Además de lo dispuesto en el apartado 3, respecto a los buques existentes se preparará un plan que describirá la comprobación visual/por muestreo mediante la cual se elaborará el inventario de materiales peligrosos teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI.

5. El inventario de materiales peligrosos constará de tres partes:

a) una lista de los materiales peligrosos contemplados en los anexos I y II, de conformidad con las disposiciones de los apartados 1 y 2 del presente artículo y presentes en la estructura o en los equipos del buque, con la indicación de su ubicación y cantidades aproximadas (parte I);

b) una lista de los residuos generados por las operaciones, que estén presentes a bordo del buque (parte II);

c) una lista de las provisiones que se encuentren a bordo del buque (parte III).

6. La parte I del inventario de materiales peligrosos se mantendrá y actualizará adecuadamente durante toda la vida útil del buque, y en ella quedarán reflejadas las nuevas instalaciones que contengan los materiales peligrosos contemplados en el anexo II, así como los cambios pertinentes en la estructura y los equipos del buque.

7. Antes del reciclado, y teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI, el inventario de materiales peligrosos incorporará, además de la parte I debidamente mantenida y actualizada, la parte II sobre los residuos generados por las operaciones y la parte III sobre provisiones, y será verificado por la administración o bien por una organización reconocida autorizada por esta.

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 en relación con la actualización de la lista de elementos que deben consignarse en el inventario de materiales peligrosos de los anexos I y II con el fin de asegurarse de que la lista incluye al menos las sustancias recogidas en los apéndices I y II del Convenio de Hong Kong.

La Comisión adoptará un acto delegado por separado para cada sustancia que se añada o suprima de los anexos I y II.

## Tema 11.

Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE: Disposiciones generales; Seguimiento y notificación; Verificación y acreditación; Conformidad y publicación de información (Capítulos I, II, III y IV; Artículos 1 a 4; 6 a 8; 11 a 13, 17 y 18).

### CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1 Objeto

El presente Reglamento establece las normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado

miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO2 del transporte marítimo de una forma rentable.

#### Artículo 2 Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de CO2 que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

2. El presente Reglamento no se aplica a los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques pesqueros o buques factoría, los buques de madera de construcción primitiva, los buques no propulsados por medios mecánicos ni a los buques de propiedad estatal utilizados sin fines comerciales.

#### Artículo 3 Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «emisiones de CO2»: la liberación de CO2 en la atmósfera por los buques;

[...]

f) «verificador»: una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) no 765/2008 y con el presente Reglamento;

g) «verificación»: las actividades realizadas por un verificador para evaluar la conformidad de los documentos transmitidos por la empresa con los requisitos del presente Reglamento;

h) «documento de conformidad»: documento específico de un buque, expedido a una empresa por un verificador, que confirma que el buque ha cumplido los requisitos del presente Reglamento para un período de notificación determinado;

i) «otra información pertinente»: la información relacionada con las emisiones de CO2 generadas por el consumo de combustible, con el transporte y con la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar las prestaciones de los buques;

[...]

m) «período de notificación»: un año civil durante el cual las emisiones de CO2 deben ser objeto de seguimiento y notificación; para los viajes con inicio y fin en dos años civiles diferentes, los datos de seguimiento y notificación se computarán en el primero de los dos años civiles;

### CAPÍTULO II SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN

#### SECCIÓN 1 Principios y métodos de seguimiento y notificación

##### Artículo 4 Principios comunes para el seguimiento y la notificación

1. Con arreglo a los artículos 8 a 12, las empresas realizarán, respecto de cada uno de sus buques, el seguimiento y la notificación de los parámetros pertinentes durante un período de notificación. Realizarán dicho seguimiento y notificación en el interior de todos los puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro y respecto de cualquier viaje con destino u origen en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes de la combustión de combustibles tanto en el tiempo en que los buques están en el mar como cuando están atracados. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.
3. El seguimiento y la notificación serán coherentes y comparables a lo largo del tiempo. Para ello, las empresas utilizarán las mismas metodologías de seguimiento y las mismas series de datos sin perjuicio de las modificaciones que sean evaluadas por el verificador.
4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluyendo las hipótesis, referencias, factores de emisión y datos de actividad, de una manera transparente que permita al verificador reproducir la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub>.
5. Las empresas velarán por que la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> no sea sistemática ni conscientemente inexacta. Identificarán y reducirán cualquier fuente de inexactitud.
6. Las empresas posibilitarán que exista una certeza razonable sobre la integridad de los datos de emisión de CO<sub>2</sub> que deben ser objeto de seguimiento y notificación.
7. Las empresas se esforzarán por tener en cuenta las recomendaciones contenidas en los informes de verificación emitidos con arreglo al artículo 13, apartados 3 o 4, en sus ulteriores actividades de seguimiento y notificación.

## SECCIÓN 2 Plan de seguimiento

### Artículo 6 Contenido y presentación del plan de seguimiento

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento por cada uno de sus buques, en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de otra información pertinente.

El plan de seguimiento consistirá en una descripción exhaustiva y transparente del método de seguimiento para el buque de que se trate

La Comisión publicará modelos de dichos planes para tomar de referencia, incluida la normativa aplicable

### Artículo 7 Modificaciones del plan de seguimiento

1. Las empresas comprobarán periódicamente, y por lo menos una vez al año, si el plan de seguimiento del buque corresponde a sus características y funcionamiento y si puede perfeccionarse la metodología de seguimiento.

[...]

3. Las empresas comunicarán a los verificadores, sin demoras indebidas, cualquier propuesta de modificación del plan de seguimiento.
4. El verificador evaluará, con arreglo al artículo 13, apartado 1, las modificaciones del plan de seguimiento a que se refieren las letras b), c) y d) del apartado 2 del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes.

### SECCIÓN 3 Seguimiento de las emisiones de CO2 y de otra información pertinente

#### Artículo 8 Seguimiento de las actividades durante un período de notificación

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento que haya sido evaluado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, **realizarán un seguimiento de las emisiones de CO2 de cada buque, por viaje y por año**, aplicando el método adecuado para determinar las emisiones de CO2, de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones de CO2 con arreglo al anexo I, parte A.

### SECCIÓN 4 Notificación

#### Artículo 11 Contenido del informe de emisiones

1. A más tardar el 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones de CO2 y otra información pertinente, en relación con todo el período de notificación y respecto de cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme al artículo 13.
2. En caso de cambio de empresa, la nueva empresa velará por que cada buque bajo su responsabilidad cumpla con los requisitos del presente Reglamento en relación con todo el período de notificación durante el que haya asumido la responsabilidad del buque de que se trate.
3. Las empresas indicarán en el informe de emisiones la siguiente información:
  - los datos de identificación del buque y de la empresa, en particular:
    - el nombre del buque,
    - el número de identificación OMI,
    - el puerto de matrícula o el puerto base,
    - la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque, en el que caso de que se haya incluido en el plan de seguimiento,
    - la eficiencia técnica del buque [índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) o valor estimado del índice (EIV), conforme a la Resolución MEPC.215 (63) de la OMI, según proceda],
    - el nombre del propietario del buque,
    - la dirección del propietario del buque y su centro principal de actividades,
    - el nombre de la empresa (si no es la propietaria del buque),
    - la dirección de la empresa (si no es la propietaria del buque) y su centro principal de actividades,
    - la dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto;
  - la identidad del verificador que haya evaluado el informe de emisiones;
  - el método de seguimiento utilizado y su grado de incertidumbre;
  - los resultados del seguimiento anual de los parámetros conforme al artículo 10.

#### Artículo 12 Formato del informe de emisiones

1. El informe de emisiones se presentará utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, así como modelos electrónicos.
2. La Comisión determinará mediante actos de ejecución las normas técnicas por las que se establecen los formatos de intercambio de datos y los modelos electrónicos.

## CAPÍTULO III VERIFICACIÓN Y ACREDITACIÓN

### Artículo 13 Alcance de las actividades de verificación e informe de verificación

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento con los requisitos previstos en los artículos 6 y 7. Si en la evaluación del verificador se detectan irregularidades con respecto al cumplimiento de dichos requisitos, la empresa de que se trate revisará su plan de seguimiento según corresponda y presentará el plan revisado para que el verificador realice una evaluación final antes de que empiece el período de notificación. La empresa llegará a un acuerdo con el verificador sobre el plazo necesario para introducir dichas revisiones. Dicho plazo deberá finalizar, en todo caso, antes del comienzo del período de notificación.

2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones con los requisitos de los artículos 8 a 12 y de los anexos I y II.

En particular, el verificador evaluará si las emisiones de CO<sub>2</sub> y otra información pertinente que figuran en el informe de emisiones se han determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento.

3. Si en su verificación el verificador concluye, con razonable certeza, que el informe de emisiones no contiene inexactitudes importantes, emitirá un informe de verificación en el que establezca que el informe de emisiones se ha verificado y considerado satisfactorio. El informe de verificación especificará todas las cuestiones pertinentes respecto a la labor realizada por el verificador.

4. Si, tras su verificación, el verificador concluye que el informe de emisiones contiene inexactitudes o irregularidades con respecto al cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, informará de ello a la empresa en tiempo oportuno. A continuación, la empresa corregirá las inexactitudes o irregularidades de manera que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo y presentará al verificador el informe de emisiones revisado y cualquier otra información que fuese necesaria para corregir las irregularidades detectadas. En su informe de verificación, el verificador precisará si las inexactitudes o irregularidades detectadas durante la verificación han sido corregidas por la empresa. Si las inexactitudes o irregularidades comunicadas no han sido corregidas y dan lugar, por sí solas o combinadas con otras, a inexactitudes importantes, el verificador emitirá un informe de verificación en el que establezca que el informe de emisiones no cumple con el presente Reglamento.

## CAPÍTULO IV CONFORMIDAD Y PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN

### Artículo 17 Documento de conformidad

1. Cuando el informe de emisiones cumpla lo dispuesto en los artículos 11 a 15 y en los anexos I y II, el verificador expedirá un documento de conformidad para el buque en cuestión, sobre la base del informe de verificación.

2. El documento de conformidad contendrá la siguiente información:

a) identidad del buque (nombre, número de identificación OMI y puerto de matrícula o puerto base);

b) nombre, dirección y centro principal de actividades del propietario del buque;

c) identidad del verificador;

d) fecha de expedición del documento de conformidad (período de validez y período de notificación al que se refiere).

3. Los documentos de conformidad serán válidos durante dieciocho meses tras el final del período de notificación.

4. El verificador informará sin demora a la Comisión y a la autoridad del Estado de abanderamiento de la expedición de todo documento de conformidad. El verificador transmitirá la información a que se refiere el apartado 2 utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, incluidos modelos electrónicos.

#### Artículo 18 Obligación de conservar a bordo un documento de conformidad válido

A 30 de junio del año siguiente a la finalización de un período de notificación, los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, y que hayan realizado viajes durante ese período de notificación, **conservarán a bordo un documento de conformidad válido**.

## VIII. «Combustibles para uso marítimo»

### Tema 12.

Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo: Muestreo y análisis de combustibles para uso marítimo (Artículo 7). Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (Capítulo III; Artículos 10 y 11). Régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (Capítulo IV). Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones (Anexo XI).

#### Artículo 7. Muestreo y análisis.

1. Las comunidades autónomas adoptarán las medidas necesarias para controlar mediante muestreos las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, combustibles para uso marítimo y fuelóleos. Dichos muestreos deberán realizarse después de transcurridos seis meses a partir de la fecha en que sea exigible el límite máximo de dichas especificaciones para el combustible de que se trate, excepto en el caso de los combustibles para uso marítimo, para los que los muestreos empezarán a realizarse en la fecha en la que entre en vigor el límite máximo de contenido en azufre correspondiente. Los muestreos se realizarán con la suficiente frecuencia garantizando, en todo caso, que las muestras sean representativas del combustible examinado.

[...]

3. En lo referente a los gasóleos clase B, para uso marítimo, combustibles para uso marítimo y gasóleo clase C, de calefacción, así como a los fuelóleos, los datos que se requieren deberán indicar el contenido de azufre de los citados productos.

4. Se podrá utilizar, con el fin de garantizar el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, uno de los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección, según proceda:

a) Muestreo del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, de conformidad con las Directrices relativas al muestreo del fuelóleo para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VI revisado del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL) aprobado el 17 de julio de 2009 por la Resolución 182(59) del Comité de protección del medio marino (MARPOL) de la OMI, y análisis de su contenido de azufre.

b) Muestreo y análisis del contenido de azufre del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo contenido en tanques, cuando sea viable desde un punto de vista económico y técnico, y en muestras selladas a bordo de los buques.

c) Inspección de los diarios de buques y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.

5. El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre será el método ISO 8754 o prEN ISO 14596 (2007), o norma que en el futuro la sustituya.

Para determinar si el combustible para uso marítimo entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre establecidos, se utilizará el procedimiento de verificación del combustible establecido en el anexo VI, apéndice VI, del Convenio MARPOL, sin perjuicio de que la determinación y aplicación de los datos de precisión sobre el contenido de azufre se realice de acuerdo con la norma ISO 4259 o norma que en el futuro la sustituya.

### *CAPÍTULO III Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo*

*Artículo 10. Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación, incluidas zonas de control de las emisiones de SOx.*

1. En las aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas dentro de las zonas de control de emisiones de SOx no se podrán utilizar combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere el 0,10 %.

El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión Europea.

2. En las aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas fuera de las zonas de control de emisiones de SOx no se podrán utilizar combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere el 0,50 %.

El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión Europea, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo.

3. La Dirección General de la Marina Mercante definirá y desarrollará los procedimientos necesarios para controlar el cumplimiento de lo previsto en el apartado 1 y 2, a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquéllos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión Europea.

4. La Dirección General de la Marina Mercante exigirá que se cumplimenten debidamente los diarios de buques y/o libros registro de hidrocarburos, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible y la hora a la que se efectúe tal operación.

Si se comprueba que un buque incumple las normas relativas a los combustibles para uso marítimo conformes con el presente real decreto, la autoridad competente podrá exigir al buque:

- a) que presente un registro de las medidas adoptadas para tratar de lograr dicho cumplimiento, así como
- b) que aporte pruebas que demuestren que ha intentado adquirir combustible para uso marítimo conforme con el presente real decreto de acuerdo con su trayecto previsto y que, si no estaba disponible en la localidad prevista, ha intentado localizar fuentes alternativas de dicho combustible y que, a pesar de todos los esfuerzos por obtener combustible para uso marítimo conforme con el presente real decreto, este no estaba a la venta.

El buque no estará obligado, para lograr dicho cumplimiento, a desviarse del trayecto previsto ni a retrasarlo de manera injustificada.

Si un buque facilita la información a que se refiere el párrafo primero, la Dirección General de la Marina Mercante tendrá en cuenta todas las circunstancias pertinentes y las pruebas presentadas para determinar las actuaciones que procedan, incluida la no adopción de medidas de control.

Cuando un buque no pueda adquirir combustible para uso marítimo que sea conforme con la presente norma, lo notificará al Estado cuyo pabellón enarbole y a la Capitanía Marítima del puerto de destino relevante. La Capitanía Marítima comunicará tal notificación a la Dirección General de la Marina Mercante quien transmitirá a la Comisión Europea los casos en los que un buque haya presentado pruebas de no disponibilidad de combustible para uso marítimo que sea conforme con la presente norma.

5. De conformidad con la regla 18 del anexo VI del Convenio MARPOL:

- a) La Administración Portuaria deberá mantener en su sede electrónica, a disposición de los interesados, una base de datos, listado o relación debidamente actualizada de proveedores locales de combustible para uso marítimo;
- b) Las comunidades autónomas deberán asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo vendidos en territorio español y efectivamente cargados como combustible para uso del buque está documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible, acompañado por una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor;
- c) Las comunidades autónomas deberán tomar las medidas adecuadas contra los proveedores de combustible para uso marítimo si entregan combustible que no sea conforme con la especificación recogida en el comprobante de entrega de combustible y asegurarse de que se toman las medidas correctoras adecuadas para poner en conformidad a todo combustible para uso marítimo no conforme que se haya descubierto.

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

**Artículo 11. Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos españoles.**

1. Los buques atracados o fondeados en puertos ubicados en territorio nacional no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.

Se deberá registrar en el libro de navegación y en el Diario de buques la hora a la que se efectúe toda operación de cambio de combustible.

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

2. Las disposiciones del apartado 1 no serán aplicables:

a) Cuando, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas;

b) A los buques que apagan todas las máquinas y se conectan a la electricidad en tierra mientras están atracados en un puerto.

**CAPÍTULO IV Régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo**

**Artículo 12. Régimen sancionador.**

El régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo será el establecido en el título IV del libro 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, y en el título VI de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, sin perjuicio de las competencias que tengan atribuidas las comunidades autónomas en virtud de sus disposiciones estatutarias o de acuerdo con la legislación sectorial vigente.

**Disposición Adicional Tercera. Excepciones en cuanto a la limitación del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo.**

No obstante, las limitaciones en el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo establecidas en el presente real decreto no se aplicarán:

a) al combustible destinado a fines de investigación y pruebas;

b) al combustible destinado a ser transformado antes de su combustión final;

c) al combustible que vaya a ser transformado en la industria del refino;

d) al combustible utilizado y comercializado en las regiones ultraperiféricas siempre que se puedan garantizar que en esas regiones:

d.1) se respetan las normas de calidad del aire,

d.2) no se utiliza fuelóleo pesado cuyo contenido en azufre supere el 3 por ciento en masa;

e) al combustible utilizado por los buques de guerra y demás buques destinados a usos militares. Sin embargo, las Autoridades competentes tratarán de garantizar, mediante la adopción de medidas oportunas que no perjudiquen las operaciones ni la capacidad operativa

de dichos buques, que éstos funcionan, dentro de lo que es razonable y práctico, en consonancia con lo dispuesto en el presente real decreto;

f) a la utilización de combustible en un buque que sea necesaria para el fin concreto de proteger la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar;

g) a la utilización de combustible en un buque que sea necesaria a causa de los daños sufridos por un buque o sus equipos, siempre que después de producirse el daño se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al máximo el exceso de emisiones y se tomen medidas lo antes posible para reparar los daños. La presente disposición no se aplicará si el propietario o el capitán han actuado con la intención de causar el daño o con imprudencia temeraria;

h) Al combustible utilizado a bordo de buques que utilicen métodos de reducción de emisiones que permitan conseguir de forma continua reducciones de las emisiones de SO<sub>2</sub> que sean, al menos, equivalentes, de acuerdo con los valores del anexo X, a las que se lograrían con el uso de combustibles para uso marítimo que cumplan con los requisitos del presente real decreto.

Adicionalmente, si el contenido de azufre del combustible marino supera el 3,5 % en masa, dichos métodos de reducción de emisiones deberán operar en sistemas cerrados.

Los métodos de reducción de emisiones anteriormente referidos se ajustarán a los criterios especificados en los instrumentos a que se refiere el anexo XI.

#### ANEXO XI Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones

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

Método de reducción de emisiones	Criterios de utilización
Mezcla de combustible para uso marítimo y de gas de evaporación.	Decisión 2010/769/UE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2010, por la que se establecen los criterios aplicables para que los buques de transporte de gas natural licuado empleen métodos tecnológicos como alternativa a la utilización de combustibles de uso marítimo con un bajo contenido de azufre que cumplan los requisitos del artículo 4 <i>ter</i> de la Directiva 1999/32/CE del Consejo, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, modificada por la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
Sistemas de depuración de los gases de escape.	Resolución MEPC.184(59) de la OMI, adoptada el 17 de julio de 2009. El agua de lavado resultante de los sistemas de depuración de los gases de escape que hagan uso de aditivos, preparados y productos químicos relevantes creados in situ a que se refiere el punto 10.1.6.1 de la Resolución MEPC.184(59) no podrá ser descargada en el mar, incluidos los puertos cercados, las dársenas

	y los estuarios, salvo que el operador del buque demuestre que dicha descarga de agua de lavado no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente. Si el producto químico utilizado es soda cáustica, es suficiente con que el agua de lavado cumpla los criterios establecidos en la Resolución MEPC.184(59) y su pH no exceda de 8,0.»
Biocombustibles.	Uso de biocombustibles, tal y como se definen en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, que cumplan las normas CEN e ISO pertinentes. Las mezclas de biocombustibles y combustibles para uso marítimo deberán cumplir las normas relativas al contenido de azufre establecidas en el presente real decreto.

## IX. «Inspección de buques»

### Tema 13.

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles: Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio (Título II: Capítulo VI, Artículos 36 a 39).

#### *CAPÍTULO VI Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio*

##### Artículo 36. Inspecciones y reconocimientos programados.

1. Los reconocimientos programados se realizarán en intervalos regulares de tiempo, bien para comprobar el mantenimiento de las condiciones del buque después de la última emisión de un certificado, en cuyo caso supondrán un refrendo de este, o bien para comprobar si el buque es acreedor a la renovación de dicho certificado si su período de validez ha concluido o está próximo a concluir.

2. Dentro de este tipo de reconocimientos se pueden distinguir, en relación con un determinado certificado, los siguientes:

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

b) **Reconocimientos de renovación:** reconocimiento que conlleva la expedición de un nuevo certificado, y que por tanto se efectuará a intervalos regulares de tiempo determinados por el período de validez de dicho certificado y que consistirá en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes al certificado que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio al que está destinado el buque. También se verificará

que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

c) **Reconocimiento intermedio:** que consistirá en una inspección minuciosa de determinados elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que esté destinado el buque.

d) **Reconocimiento anual:** que consistirá en una inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque. El reconocimiento anual habrá de permitir al inspector constatar que el estado del buque, sus máquinas y/o su equipo se mantienen con las prescripciones pertinentes y consistirá en una revisión del certificado correspondiente, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo que permita confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas y las pruebas necesarias para confirmar que su estado se mantiene adecuadamente.

El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo y se podrán realizar los exámenes y pruebas adicionales que se estimen oportunas.

e) **Inspección del exterior de la obra viva del buque:** examen de la parte sumergida del casco del buque y reconocimiento de los elementos conexos con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio, son idóneos para el servicio al que esté destinado el buque y se cumplen los requisitos exigidos en la normativa nacional o internacional aplicable. Estas inspecciones deben realizarse estando el buque en seco. No obstante podrá autorizarse, en determinados casos, la sustitución de la inspección en dique seco por una inspección submarina con el buque a flote siempre y cuando las condiciones para su realización sean satisfactorias, se disponga del equipo y personal adecuado para llevarlas a cabo y los buques no sobrepasen un determinado límite de edad.

f) **Reconocimientos y auditorías relativas al Código ISM:** reconocimientos o auditorías realizados al buque o a la empresa operadora del buque para verificar cumplimiento con el capítulo IX del Convenio SOLAS.

#### Artículo 37. Inspecciones y reconocimientos no programados.

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

2. Dentro de este tipo de reconocimientos se pueden distinguir los siguientes:

a) **Reconocimiento adicional:** se realizará después de haber sufrido el buque una varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en elementos importantes de su maquinaria ; o bien cuando se descubra algún defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo. Deben realizarse de modo que se garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su

equipo continúan cumpliendo los requisitos de la normativa nacional e internacional que les sea aplicable y siendo aptos para el servicio al que este destinado el buque.

b) **Reconocimiento extraordinario:** se llevará a cabo cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 16, y cuando existan claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno de los certificados que le correspondan según su grupo, clase y tamaño o bien cuando, como consecuencia del último reconocimiento programado, resulte necesario por causa de evidente necesidad, llevar a cabo una inspección más detallada del buque o de alguna de sus partes o equipos, o realizar nuevos reconocimientos antes del transcurso del plazo reglamentario para un nuevo reconocimiento programado. Estos reconocimientos pueden ser tan completos como se considere necesarios por parte del inspector correspondiente y pueden afectar a cualquier parte, equipo, servicio o elementos del buque.

c) **Reconocimientos operativos no programados:** se harán para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas aplicables sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

d) **Reconocimientos para autorización de remolques:** se realizarán cuando se prevea el traslado del buque en estas circunstancias, de conformidad a lo dispuesto en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

#### Artículo 38. Inspección y control de las transformaciones, reformas y grandes reparaciones de buques de pabellón español.

1. La transformación, reforma o gran reparación de un buque de pabellón español requerirá la autorización previa del proyecto por parte del Director general de la Marina Mercante, con objeto de verificar el cumplimiento de dicho proyecto con la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con las características del buque y con el fin al que está destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En el caso de que la transformación o reforma de un buque se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de la transformación o reforma, requerirán una autorización específica de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

2. Si la transformación, reforma o reparación va ser realizada en territorio español, la solicitud será presentada por el astillero o taller encargado de los trabajos y por el operador o empresa operadora del buque, en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller. Si va a ser realizada en el extranjero, será presentada por el operador o empresa operadora ante la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Las solicitudes serán dirigidas al Director general de la Marina Mercante e irán acompañadas del proyecto de transformación, reforma o reparación del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias técnicas de las obras. El proyecto deberá incluir toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa técnica aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

4. El proyecto será redactado y suscrito por técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión, y visado por el Colegio Oficial al que pertenezca.

5. Cuando la normativa aplicable requiera que, con antelación a la autorización del proyecto de transformación, reforma o reparación de buques pesqueros, sea emitido un informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o de la Comunidad Autónoma correspondiente con competencia en la materia, no se otorgará la autorización del proyecto sin que dicho trámite haya sido realizado.

[...]

8. Otorgada la autorización, se designará un director de obra y a un director de la ejecución de la obra, según lo dispuesto en el artículo 26.

También será de aplicación, si procede, lo dispuesto en los artículos 30 y 31, relativos a la inspección y control de botaduras y a la realización de pruebas oficiales.

9. Las reparaciones de buques de pabellón español que se deban realizar en el extranjero, por averías, accidentes, u otras causas de siniestralidad que impidan al buque regresar a territorio español, seguirán lo previsto en el artículo 39, sobre inspección y reconocimiento de buques de pabellón español en puertos extranjeros.

10. Las transformaciones, reformas o reparaciones realizadas en buques o embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L) podrán ser eximidas del procedimiento general de autorización regulado en este artículo, siempre que el Área de Inspección Marítima verifique que los cambios previstos en el buque o en la embarcación no incidan significativamente sobre las condiciones de seguridad marítima ni sobre la integridad del medio ambiente marino.

La solicitud de exención, junto con la documentación técnica que defina y determine las exigencias técnicas de la obra, será dirigida al Capitán Marítimo de la Capitanía de Primera en

#### Artículo 39. Inspección y reconocimiento en puertos extranjeros de buques con pabellón español.

1. La inspección y reconocimiento de los buques con pabellón español en puertos extranjeros se llevarán a cabo por organizaciones autorizadas por el Estado español en los siguientes casos:

a) Cuando un buque de pabellón español con destino a un puerto español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado por aproximarse la fecha de su caducidad.

b) Cuando un buque de pabellón español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional para realizar alguno de los reconocimientos preceptivos.

c) Cuando un buque de pabellón español, por avería u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimientos en el extranjero.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando una organización autorizada por el Estado español no lleve a cabo el reconocimiento recabado por el capitán u operador del buque, éstos solicitarán la realización del reconocimiento a la Dirección General de la Marina Mercante que, a la vista de las circunstancias que concurran en cada caso, decidirá si envía

inspectores de la Administración española o solicita el reconocimiento del buque a la Administración del país en cuyo puerto se encuentre el buque, comunicando la resolución adoptada al solicitante.

Los certificados expedidos por la Administración española o por la Administración del país en que se encuentre el buque, así como los refrendos o anotaciones que se efectúen en los certificados del buque, tendrán la misma validez que si las actuaciones se hubieran realizado en territorio español.

3. Los gastos que se originen como consecuencia del desplazamiento de inspectores a otros países a requerimiento de la empresa naviera, correrán a cargo de la misma.