

Códigos electrónicos

Ámbitos de la Seguridad Nacional: Seguridad Marítima

Selección y ordenación:
Jorge Lozano Miralles
María José Carazo Liébana

Edición actualizada a 15 de marzo de 2022

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO





La última versión de este Código en PDF y ePUB está disponible para su descarga **gratuita** en:
www.boe.es/biblioteca_juridica/

Alertas de actualización en Mi BOE: www.boe.es/mi_boe/

Para adquirir el Código en formato papel: tienda.boe.es

@ Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

NIPO (PDF): 090-20-264-4

NIPO (Papel): 090-20-263-9

NIPO (ePUB): 090-20-265-X

ISBN: 978-84-340-2679-7

Depósito Legal: M-28051-2020

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
cpage.mpr.gob.es

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
Avenida de Manoteras, 54
28050 MADRID
www.boe.es

SUMARIO

I. PROTECCIÓN DE LA VIDA HUMANA MEDIANTE EL CONTROL DE FLUJOS MIGRATORIOS

- § 1. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas 1

II. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

- § 2. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino 8
- § 3. Real Decreto 258/1989, de 10 de marzo, por el que se establece la normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar 34
- § 4. Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina 40
- § 5. Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación 53
- § 6. Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino 69

III. PREVENCIÓN DE CATÁSTROFES Y ACCIDENTES

- § 7. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 88
- § 8. Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos 98

IV. PREVENCIÓN DE ACTOS CRIMINALES

- § 9. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas 115
- § 10. Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia 122
- § 11. Orden HFP/184/2022, de 8 de marzo, por la que se regula el contenido del Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, el procedimiento para la inscripción de los operadores, el régimen para la utilización, circulación y tenencia de las 135

SUMARIO

mismas, y se aprueban los modelos de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad y de autorización de uso de las mismas

ÍNDICE SISTEMÁTICO

I. PROTECCIÓN DE LA VIDA HUMANA MEDIANTE EL CONTROL DE FLUJOS MIGRATORIOS

§ 1. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas	1
<i>Preámbulo</i>	1
<i>Artículos</i>	4
<i>Disposiciones transitorias</i>	7
<i>Disposiciones derogatorias</i>	7
<i>Disposiciones finales</i>	7

II. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

§ 2. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino	8
<i>Preámbulo</i>	8
TÍTULO I. Disposiciones generales	12
TÍTULO II. Estrategias marinas	14
CAPÍTULO I. Ámbito y naturaleza	14
CAPÍTULO II. Actuaciones preparatorias	15
Sección 1.ª Evaluación, definición del buen estado ambiental, definición de objetivos y programas de seguimiento	15
Sección 2.ª Elaboración y aprobación de las estrategias marinas	17
CAPÍTULO III. Excepciones al cumplimiento de la estrategia	19
CAPÍTULO IV. Actualización	19
CAPÍTULO V. Información y participación pública, coordinación y cooperación	20
TÍTULO III. Red de Áreas Marinas Protegidas de España y conservación de especies y hábitat marinos	21
TÍTULO IV. De los vertidos en el mar	23
TÍTULO V. Infracciones y sanciones	26
<i>Disposiciones adicionales</i>	26
<i>Disposiciones finales</i>	27
ANEXO I. LISTAS INDICATIVAS DE ELEMENTOS DEL ECOSISTEMA, PRESIONES ANTROPOGÉNICAS Y ACTIVIDADES HUMANAS PERTINENTES PARA LAS AGUAS MARINAS (REFERENTE A LOS ARTÍCULOS 8, 9, 10 Y 11 DE LA LEY 41/2010, DE 29 DE DICIEMBRE)	28
ANEXO II. Descriptores cualitativos para determinar el buen estado ambiental (referente al artículo 9)	30
ANEXO III. Lista indicativa de las características que deben tenerse en cuenta para el establecimiento de objetivos ambientales (referente al artículo 10)	31
ANEXO IV. Programas de seguimiento (referente al artículo 11)	32
ANEXO V. Programas de medidas: Tipos de medidas (referente al artículo 13)	32
§ 3. Real Decreto 258/1989, de 10 de marzo, por el que se establece la normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar	34
<i>Preámbulo</i>	34
<i>Artículos</i>	34
DISPOSICIÓN TRANSITORIA	38
DISPOSICIÓN ADICIONAL	38
DISPOSICIONES FINALES	39
ANEXO I. Disposiciones generales	39

SECCION A	39
SECCION B	39
SECCION C	39
ANEXO II. Lista I de categorías y grupos de sustancias	39
§ 4. Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina	40
<i>Preámbulo</i>	40
<i>Artículos</i>	42
<i>Disposiciones adicionales</i>	42
<i>Disposiciones transitorias</i>	43
<i>Disposiciones derogatorias</i>	43
<i>Disposiciones finales</i>	43
Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina	44
§ 5. Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación	53
<i>Preámbulo</i>	53
<i>Artículos</i>	54
<i>Disposiciones finales</i>	55
ANEXO. Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación	55
ANEXO. POLREP Costa	66
§ 6. Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino	69
<i>Preámbulo</i>	69
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	70
CAPÍTULO II. Riesgos y áreas vulnerables	70
CAPÍTULO III. Fases y situaciones de emergencia.	73
CAPÍTULO IV. Procedimientos y protocolos de notificación	75
CAPÍTULO V. Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta	77
CAPÍTULO VI. Procedimientos de actuación y fin de emergencias.	81
CAPÍTULO VII. Inventario de medios y programas de mantenimiento y adiestramiento	83
CAPÍTULO VIII. Revisión del Plan Marítimo Nacional y régimen sancionador	85
<i>Disposiciones adicionales</i>	86
<i>Disposiciones derogatorias</i>	86
<i>Disposiciones finales</i>	86
ANEXO. Informe sobre contaminación marina «POLREP»	86

III. PREVENCIÓN DE CATÁSTROFES Y ACCIDENTES

§ 7. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial].	88
[...]	
TÍTULO VI. De los accidentes de la navegación	88
CAPÍTULO I. Del abordaje	88
CAPÍTULO II. De la avería gruesa	89
CAPÍTULO III. Del salvamento	90
CAPÍTULO IV. De los bienes naufragados o hundidos	93
Sección 1.ª De los derechos de propiedad	94
Sección 2.ª Del régimen de las extracciones	94
CAPÍTULO V. De la responsabilidad civil por contaminación.	95

[...]

§ 8. Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos	98
<i>Preámbulo</i>	98
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	99
CAPÍTULO II. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos	103
CAPÍTULO III. Procedimiento	106
<i>Disposiciones adicionales</i>	110
<i>Disposiciones transitorias</i>	111
<i>Disposiciones derogatorias</i>	111
<i>Disposiciones finales</i>	111
ANEXO I. Contenido de los informes de investigación de seguridad marítima	111
ANEXO II. Datos de notificación de accidentes o incidentes marítimos	113
ANEXO III. Documento acreditativo de los investigadores de campo	114
IV. PREVENCIÓN DE ACTOS CRIMINALES	
§ 9. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas	115
<i>Preámbulo</i>	115
<i>Artículos</i>	118
<i>Disposiciones transitorias</i>	121
<i>Disposiciones derogatorias</i>	121
<i>Disposiciones finales</i>	121
§ 10. Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.	122
<i>Preámbulo</i>	122
<i>Artículos</i>	125
<i>Disposiciones adicionales</i>	125
<i>Disposiciones finales</i>	125
REGLAMENTO DE CONTROL DE LAS EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS A LAS QUE SE REFIEREN LAS LETRAS F), G), H) E I) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO ÚNICO DEL REAL DECRETO-LEY 16/2018, DE 26 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN DETERMINADAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN RELACIÓN A LAS EMBARCACIONES UTILIZADAS.	126
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	126
CAPÍTULO II. Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y normas comunes de procedimiento	127
CAPÍTULO III. Inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.	130
CAPÍTULO IV. Autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad.	131
CAPÍTULO V. Régimen de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad	132
<i>Disposiciones adicionales</i>	134
<i>Disposiciones transitorias</i>	134
<i>Disposiciones finales</i>	134
§ 11. Orden HFP/184/2022, de 8 de marzo, por la que se regula el contenido del Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, el procedimiento para la inscripción de los operadores, el régimen para la utilización, circulación y tenencia de las mismas, y se aprueban los modelos de certificado de operador	135

de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad y de autorización de uso de las mismas	
<i>Preámbulo</i>	135
<i>Artículos</i>	136
<i>Disposiciones adicionales</i>	142
<i>Disposiciones finales</i>	142
ANEXO I. Modelo de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad	142
ANEXO II. Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad	143
ANEXO III. Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad (Régimen especial de fabricación)	144
ANEXO IV. Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad (Procedimiento simplificado de arrendamiento)	145
ANEXO V. Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad (Procedimiento simplificado de reparación/reforma)	146
ANEXO VI. Modelo de representación en los procedimientos iniciados a instancia de un operador no identificado a través de DNI, NIF o NIE	147

§ 1

Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 260, de 27 de octubre de 2018
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2018-14747

I

El incremento del contrabando de determinados géneros, en especial drogas y tabaco, es consecuencia parcialmente del uso cada día más habitual por parte de las organizaciones criminales de las denominadas embarcaciones de alta velocidad neumáticas y semirrígidas.

El uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad para la rápida introducción de géneros de contrabando (fundamentalmente hachís, cocaína y cigarrillos) mediante el trasbordo o el alijo en la playa es una de las principales amenazas a la que se enfrentan diariamente el Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Recientemente, además, estas embarcaciones de alta velocidad están siendo utilizadas también para el transporte ilegal de inmigrantes.

Actualmente resulta muy difícil actuar contra las organizaciones criminales que emplean estas embarcaciones, pues resulta frecuente intervenirlas cuando ya han alijado la droga o el tabaco, o cuando en el transcurso de una persecución los géneros son arrojados al mar. En estos casos resulta especialmente complejo proceder administrativa o penalmente contra los patrones y tripulantes, y las embarcaciones continúan siendo utilizadas por las organizaciones criminales una y otra vez para sus actividades ilícitas. Ello produce una sensación de impunidad en la ciudadanía y de cierta impotencia y desánimo entre los miembros de las fuerzas y cuerpos que tienen encomendada la represión del contrabando y el narcotráfico, generando la percepción de que existen ciertas áreas del litoral español – especialmente el más próximo a Gibraltar– en las que el control efectivo del Estado se ve muy mermado cuando no totalmente imposibilitado. Esta sensación es muy evidente en lo que se refiere a la represión de las actividades de contrabando y narcotráfico en las que se emplean embarcaciones semirrígidas de alta velocidad, que se realizan frecuentemente a plena luz del día y en presencia de ciudadanos que disfrutan de los espacios públicos, y que, bien por la rapidez con que se llevan a cabo los alijos, sin tiempo para que las fuerzas policiales puedan actuar, bien porque la actuación de éstas se ve imposibilitada por la presencia de grupos numerosos de colaboradores con los contrabandistas en actitud agresiva, no pueden ser impedidas por los agentes de la autoridad. La situación descrita, que ocurre con más frecuencia en los últimos meses, aumenta los riesgos para la seguridad y salud pública de la población.

§ 1 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

Al problema del tráfico ilícito y su impunidad se une el riesgo que para la seguridad marítima suponen estas embarcaciones que navegan a alta velocidad, a menudo en la oscuridad y sin dispositivos de localización o señalización alguno, causando un grave peligro de colisión con otras embarcaciones o incluso de atropello. La propia acción de las fuerzas encargadas de la represión de estos ilícitos en la persecución de estas embarcaciones exige a menudo la asunción de importantes riesgos para la seguridad de los tripulantes y de las embarcaciones, ante las arriesgadas maniobras evasivas que habitualmente llevan a cabo los pilotos de las semirrigidas que han llegado a ocasionar accidentes con pérdida de vidas humanas.

Por otro lado, se ha constatado que, en los últimos tiempos se han venido utilizando este tipo de embarcaciones para el transporte ilegal de personas, concretamente de inmigrantes africanos, suponiendo una clara amenaza al orden público y social.

Finalmente, no es despreciable la amenaza que para determinadas infraestructuras críticas (de titularidad pública o privada) existentes en zonas concretas, como por ejemplo en la Bahía de Algeciras, puede suponer el desplazamiento a altas velocidades de embarcaciones sin control alguno en sus proximidades con el consiguiente riesgo para la seguridad pública que ello supone.

El objetivo de mejorar la eficacia en la prevención y lucha contra el contrabando practicado por medio de este tipo de embarcaciones justifica la calificación de las mismas como género prohibido a efectos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, tomando en consideración sus características técnicas, su titularidad y la finalidad de su uso, permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes.

La definición del género prohibido se realiza de forma objetiva, excluyendo de la misma a aquellas embarcaciones de titularidad pública o que se destinan a determinados usos que son en todo caso legítimos, sin perjuicio, no obstante, de establecerse un régimen de registro operadores y autorización de uso de embarcaciones en relación con algunos de dichos usos a efectos de hacer efectivo el control y evitar la utilización indebida de las mismas. Se considera imprescindible completar la calificación de las embarcaciones utilizadas para el contrabando como género prohibido mediante la extensión de la misma a otros supuestos en los que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las embarcaciones es la realización de actos de contrabando.

El principio de seguridad jurídica exige que se considere la situación jurídica de los titulares de este tipo de embarcaciones a la entrada en vigor de la Ley y un periodo transitorio adicional para el cumplimiento de las obligaciones de autorización y registro.

II

El texto consta de una exposición de motivos, un artículo único, dividido a su vez en diez apartados, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.

El apartado 1 del artículo único establece la calificación como género prohibido determinado tipo de embarcaciones tipo RHIB o similares, así como aquellas otras que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las mismas es la realización de actos de contrabando. Se determinan cuáles son, salvo prueba en contra, estos indicios.

En los siguientes apartados del artículo único se establecen definiciones, así como una serie de exenciones a la calificación de género prohibido, se crea el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrigidas de Alta Velocidad y se regula el procedimiento de autorización e inscripción en el mismo, las consecuencias en caso de incumplimiento y el procedimiento de inspección y control.

III

El real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro

§ 1 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3, y 189/2005, de 7 julio, F. 3; 68/2007, F. 10, y 137/2011, F. 7), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Las indicadas circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad concurren en el presente caso, ya que se trata de hacer frente a una situación concreta difícil de prever y que precisa ser atajada inmediatamente, como es el uso de este tipo de embarcaciones para el contrabando y, en las últimas semanas, para el tráfico ilegal de personas, en especial en zonas geográficas del sur de España. La finalidad de la norma constituye uno de los objetivos gubernamentales, como es la lucha contra el contrabando y la inmigración ilegal de personas. El comportamiento de las organizaciones criminales en el uso de este tipo de embarcaciones de forma generalizada para el contrabando y, en las últimas semanas, para el transporte ilegal de inmigrantes, no se podía prever y, la incidencia del uso de este tipo de embarcaciones en el crecimiento de la acción delictiva y su efecto en el aumento de riesgos para la seguridad y la salud pública en el tejido social de determinadas zonas geográficas del sur de España, justifican la aprobación del presente real decreto-ley, con el objeto de hacer frente con inmediatez a la situación de alarma social grave que tales prácticas delictivas están originando en las indicadas zonas geográficas, estableciendo el marco jurídico apropiado para que el Servicio de Vigilancia Aduanera y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad puedan frenar de forma inmediata tales prácticas delictivas.

Las novedades que el real decreto-ley incorpora y, de manera destacada, la calificación como género prohibido de este tipo de embarcaciones a los efectos previstos en la normativa de contrabando, permite contribuir de manera eficaz a la erradicación del contrabando cometido mediante su utilización (permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes) así como impedir el desarrollo de actividades de transporte ilegal de personas mediante el uso de dichas embarcaciones, incrementando con ello notablemente las posibilidades de los órganos del Estado de actuar ágil y eficazmente sobre el instrumento básico usado por las organizaciones criminales para la realización de las actividades delictivas mencionadas. Estos motivos justifican ampliamente su aprobación para hacer frente a una situación determinada que pone en entredicho la seguridad pública en las costas españolas. Queda, por tanto, acreditada «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4)».

La figura del real decreto-ley resulta además admisible en este caso, por no vulnerarse los límites establecidos en el artículo 86.1 de la Constitución, dado que no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, ni a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I ni al régimen de las comunidades autónomas, ni al Derecho electoral general. En particular, por lo que se refiere a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos, no afecta al derecho de propiedad, ya que la condición de género prohibido sólo es consecuencia del uso de las embarcaciones sin su previo registro o en condiciones distintas a la autorización. Incluso no afectaría a los actuales propietarios que cumplieren con la obligación de registro, habiéndose establecido las salvaguardas necesarias para garantizar los derechos adquiridos.

El contenido del real decreto-ley respeta, por tanto, la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con este aspecto, sintetizada en la STC 139/2016, de 31 de julio, en los siguientes términos:

«1.º) El artículo 86.1 CE impide que con el decreto-ley queden afectados los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I CE, pero este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo “inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución”.

§ 1 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

2.º) La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores). (...)»

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente real decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución. Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia.

IV

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. En tanto que persigue un interés general al contribuir a una más eficiente represión del contrabando, no se han encontrado otras alternativas regulatorias menos restrictivas que permitan lograr este objetivo, resulta coherente con el ordenamiento jurídico y permite una gestión más eficiente de los recursos públicos.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Ministra de Hacienda y del Ministro del Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de octubre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. *Consideración como género prohibido de determinadas embarcaciones.*

1. Tendrán la consideración de género prohibido, a los efectos de lo dispuesto en el apartado 12 del artículo 1 de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo, las siguientes embarcaciones:

a) Las embarcaciones neumáticas y semirrígidas susceptibles de ser utilizadas para la navegación marítima que cumplan alguna de las siguientes características:

i. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea menor o igual a 8 metros de eslora total, que dispongan de una potencia máxima, independientemente del número de motores, igual o superior a 150 kilovatios.

ii. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea mayor de 8 metros de eslora total.

b) Las embarcaciones neumáticas o semirrígidas diferentes de las descritas en el apartado anterior, así como cualquier otra embarcación y los buques de porte menor cuando se acredite la existencia de elementos o indicios racionales que pongan de manifiesto la intención de utilizarlas para cometer o para facilitar la comisión de un acto de contrabando.

Salvo prueba en contrario, se considerarán elementos o indicios racionales:

i. El incumplimiento de la obligación de registro y matriculación que resulten aplicables a la embarcación o buque de porte menor.

§ 1 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

ii. La modificación significativa de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor con relación al proyecto constructivo original, especialmente cuando existan refuerzos que permitan aumentar la potencia propulsora sin obras adicionales, tomas para tanques adicionales u otras obras que permitan aumentar la autonomía inicialmente prevista, a menos que la modificación hubiera sido debidamente autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante.

iii. La modificación de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor para habilitar dobles fondos o espacios que permitan la estiba de carga no prevista en el diseño inicial.

iv. La manipulación de los sistemas visuales, acústicos, radioeléctricos de posicionamiento y ayudas tecnológicas, o la existencia de dispositivos, sistemas o tecnologías que permitan la manipulación de aquéllos.

v. La navegación sin exhibir las luces reglamentarias o la navegación errática a rumbos diversos, con o sin cambios injustificados de velocidad, desatendiendo, en ambos casos, las indicaciones de los buques o embarcaciones de Estado debidamente identificados, especialmente la indicación de parar y someterse a control.

vi. La incongruencia manifiesta entre el propósito declarado de la derrota o actividad propuesta y las pertenencias náuticas e incluso de la tripulación o pasajeros que se encuentren a bordo.

vii. El empleo de equipamientos o materiales que dificulten la detección o identificación de la embarcación o buque de porte menor, tales como pinturas antirradar, dispositivos atenuantes de las señales electrónicas, detectores de radar, así como el empleo de pinturas, estructuras o elementos de camuflaje o que simulen el aspecto o las marcas identificativas de una embarcación o buque de Estado.

El carácter de género prohibido se extenderá a la fabricación, reparación, reforma, circulación, tenencia o comercio de las embarcaciones citadas en el presente apartado, así como a la navegación por cualquier punto de las aguas interiores, mar territorial español o zona contigua.

2. A los efectos previstos en este real decreto-ley los conceptos de buque, embarcación, así como buque y embarcación de Estado serán los recogidos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

A los mismos efectos, se entenderá por:

a) Buque de porte menor: Aquél de menos de ciento cincuenta toneladas de arqueo neto.

b) Embarcaciones neumáticas o semirrígidas: Aquellas que tengan flotadores rellenables o insuflables o en las que la totalidad o parte de su casco esté constituida por elementos no rígidos.

c) Eslora total: La eslora de casco para embarcaciones de recreo definida en la normativa reguladora de la inspección y certificación de buques civiles.

d) Potencia máxima: La suma de la potencia máxima de cada uno de los motores que equipen la embarcación, medida en kilovatios. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que la potencia máxima es la especificada en el certificado de navegabilidad.

e) Operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad: Quienes por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones.

3. La calificación como género prohibido no alcanzará a las siguientes embarcaciones neumáticas y semirrígidas:

a) Las adscritas a la defensa nacional.

b) Las que tengan la consideración de buques o embarcaciones de Estado extranjeras que se encuentren legalmente en aguas españolas.

c) Las embarcaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de la Agencia Estatal de Administración Tributaria adscritas al Servicio de Vigilancia Aduanera.

d) Las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por los demás órganos del Estado, comunidades y ciudades autónomas, entidades locales o por organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos, así como las adscritas a organizaciones internacionales reconocidas como tales en el Reino de España.

§ 1 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

e) Las embarcaciones auxiliares, cualquiera que sea su eslora, que se encuentren efectiva y exclusivamente afectas al servicio de una embarcación principal.

f) Las embarcaciones distintas de las previstas en la letra c) que se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima.

g) Las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles.

h) Las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.

i) Las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

En los supuestos previstos en las letras f), g), h) e i) anteriores la exclusión de la calificación como género prohibido requerirá como condición previa la inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de uso e inscripción en el mismo Registro de cada una de las embarcaciones en que concurra alguna de las circunstancias previstas en el apartado 1, letra a), previa solicitud formulada por el operador.

A los efectos de este real decreto-ley, la afectación a los usos previstos en las letras f), g), h) e i) habrá, en todo caso, ser efectiva y exclusiva en relación con uno o varios de dichos usos.

La transmisión de la propiedad o la cesión de uso de las embarcaciones contempladas en la letra a) del apartado 1, cualquiera que sea el título por el que se realicen o el procedimiento judicial o administrativo como consecuencia del cual se produzcan, requerirá que las mismas se destinen efectiva y exclusivamente a la realización de alguna de las actividades enumeradas en las letras a) a i) y que los adquirentes o cesionarios que pretendan utilizar las embarcaciones para los usos contemplados en las letras f), g), h) e i), acrediten ante los transmitentes o cedentes que se encuentran debidamente inscritos en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y que han obtenido la autorización de uso e inscripción en el Registro de la embarcación.

4. Se crea el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el cual será único para todo el territorio español y se ubicará en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la que corresponderá la gestión y mantenimiento del mismo.

5. Los procedimientos de inscripción y autorización, tanto para los operadores nacionales como extranjeros, se realizarán por vía electrónica.

6. Tendrán acceso a la información contenida en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, que podrán ser cedidos sin consentimiento del interesado, el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en la investigación de los delitos de terrorismo, crimen organizado y contrabando, el Centro Nacional de Inteligencia y la Dirección General de la Marina Mercante, integrada en el Ministerio de Fomento.

7. La autorización de uso de las embarcaciones podrá establecer, para cada una de ellas, el ámbito geográfico a que se extiende, así como las condiciones que se juzguen necesarias para garantizar el uso exclusivo de la embarcación para la actividad o actividades a que se extiende la autorización, incluida en su caso la obligación de instalar dispositivos de localización.

8. El incumplimiento de las condiciones de la autorización de uso e inscripción determinará la calificación de la embarcación como género prohibido a efectos de lo previsto en el apartado 12 del artículo 1 y en la letra b) del apartado 2 del artículo 2, ambos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando.

9. La inspección y control de los operadores y de las embarcaciones para el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo se extenderá a todo el territorio nacional, incluido el mar territorial, las aguas interiores y la zona contigua, y se llevará a cabo en los términos previstos en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando y en su normativa de desarrollo.

§ 1 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

10. Reglamentariamente se regulará el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento y los criterios aplicables para la inscripción de operadores y la autorización de uso de embarcaciones, el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, así como las normas necesarias para la adecuada coordinación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad con el Registro de Buques y Empresas Navieras.»

Disposición transitoria única. *Aplicación a titulares anteriores de estas embarcaciones.*

1. Quienes a la entrada en vigor de este real decreto-ley sean operadores de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad contempladas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único dispondrán de un plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley para solicitar su inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de las embarcaciones que la precisen con arreglo a lo previsto en los mencionados preceptos.

2. El régimen de transmisión y cesión de las embarcaciones a que se refiere el apartado anterior se someterá, en todo caso, a lo previsto en el apartado 3 del artículo único.

3. Mientras no entre en vigor la reglamentación de desarrollo prevista en el apartado 10 del artículo único, las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones deberán ser realizadas a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de acuerdo con las siguientes reglas:

1.^a Las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la actividad para la que solicita la inscripción de las previstas en las letras en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone desarrollar la misma.

2.^a Las solicitudes de autorización de uso de las embarcaciones deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la descripción de las características de la embarcación especificando eslora y potencia de motores, la actividad para la que solicita la autorización de uso de la embarcación de las previstas en las letras en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone utilizar la embarcación. A la solicitud se deberá unir la documentación técnica de la embarcación.

3.^a En tanto no recaiga resolución expresa sobre las solicitudes de inscripción de los operadores o de autorización de uso de las embarcaciones, las mismas se entenderán provisionalmente concedidas, sin que ello condicione la decisión final que se deba adoptar.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones incluidas en normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Gobierno y a la Ministra de Hacienda, en el ámbito de sus competencias, a dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 2

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 317, de 30 de diciembre de 2010
Última modificación: 3 de septiembre de 2018
Referencia: BOE-A-2010-20050

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

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

PREÁMBULO

La Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) introduce la obligación de lograr un buen estado ambiental de las aguas marinas europeas mediante la elaboración de estrategias marinas con el objetivo final de mantener la biodiversidad y preservar la diversidad y el dinamismo de unos océanos y mares que sean limpios, sanos y productivos, cuyo aprovechamiento sea sostenible. Si bien existe en el acervo legislativo español un cierto número de disposiciones, en general de carácter sectorial y frecuentemente derivadas de los convenios internacionales de protección del medio marino, hasta el momento se carecía de un marco normativo completo, que pudiera garantizar la articulación de las actividades humanas en el mar de manera que no se comprometiera la conservación de las características naturales de los ecosistemas marinos, de acuerdo con el enfoque ecosistémico. La presente ley, que incorpora al derecho español la Directiva 2008/56/CE, además engloba la regulación de otros aspectos de la protección del medio marino que hasta ahora no se habían abordado en la legislación estatal. De esta manera, la Ley de Protección del Medio Marino se constituye como el marco general para la planificación del medio marino, con el objetivo de lograr su buen estado ambiental.

La Directiva marco sobre la estrategia marina establece que sus regulaciones se aplicarán a las aguas, el lecho marino y el subsuelo situados más allá de la línea de base que sirve para medir la anchura de las aguas territoriales y que se extienden hasta el límite exterior de la zona en que un Estado miembro de la Unión Europea ejerce soberanía o jurisdicción de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

La Comisión Europea ha aclarado, en el ámbito de los grupos de trabajo de aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina, que se entiende incluidos en estas aguas tanto el mar territorial como la zona económica exclusiva y la plataforma continental, así como

cualquier otra zona marina en la que los Estados ejerzan jurisdicción parcial, como las zonas de protección ecológica o pesquera.

Además, la Directiva marco sobre la estrategia marina establece que las aguas costeras con arreglo a la definición de la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), su lecho marino y su subsuelo, se incorporarán en las estrategias en la medida en que diversos aspectos del estado ambiental del medio marino no hayan sido todavía abordados directamente en dicha Directiva ni en otra legislación comunitaria. Por tanto, la Ley de Protección del Medio Marino sólo se aplicará en las aguas costeras, incluido el dominio público portuario, si la regulación derivada de la Directiva marco del agua no es suficiente para garantizar el buen estado ambiental de esta parte del medio marino.

En España diversas normas regulan la jurisdicción en los espacios marinos. La Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial establece que el Estado Español tiene soberanía sobre el mar territorial adyacente a sus costas, que incluye la columna de agua, el lecho, el subsuelo y los recursos de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente. El mar territorial se extiende desde la línea de bajamar escorada y, en su caso, desde las líneas de base rectas que sean establecidas por el Gobierno, hasta una distancia de doce millas náuticas. Por otra parte, la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica establece que la zona económica exclusiva se extiende desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas desde las líneas de base, y que el Estado español tiene en esta zona derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marinos y de las aguas suprayacentes. La Ley 15/1978 establece la zona económica exclusiva sólo para el Océano Atlántico (incluido el Mar Cantábrico), pero no para el Mar Mediterráneo. Sin embargo, mediante el Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto (modificado por el Real Decreto 431/2000, de 31 de marzo) se establece una zona de protección pesquera en el Mediterráneo, que se extiende desde el límite del mar territorial al sur de Punta Negra-Cabo de Gata, continuando al este hasta la línea equidistante con los países ribereños, hasta la frontera marítima con Francia.

Mediante el artículo 129 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social se modificó el Texto Refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y se incorporó al derecho español la Directiva 2000/60/CE, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (Directiva marco del agua). En esta norma se incluyen medidas de protección de las aguas de transición y costeras, que se extienden hasta una milla náutica mar adentro desde las líneas de base. Estas aguas forman parte de las demarcaciones hidrográficas y por tanto se incluyen en el proceso de planificación hidrológica, que tiene entre sus objetivos alcanzar un buen estado de las aguas.

La presente ley, por tanto, resultará de aplicación al mar territorial, a la zona económica exclusiva en el Atlántico y Cantábrico, a la zona de protección pesquera del Mediterráneo y a la plataforma continental, incluida la plataforma continental ampliada que España pueda obtener en aplicación del procedimiento previsto en el artículo 76 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el caso de las aguas costeras, dado que la aplicación de la Directiva marco del agua en España ya contempla la garantía de la consecución del buen estado, la Ley de Protección del Medio Marino sólo se aplicará en los aspectos de la protección o la planificación del medio marino que no se hayan contemplado en los planes hidrológicos de cuenca, por ejemplo en lo relativo a la protección de especies amenazadas marinas, el control de los vertidos desde buques o aeronaves, o la declaración de áreas marinas protegidas.

El artículo 132.2 de la Constitución Española establece que son bienes de dominio público estatal la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental. Así, la presente ley pretende culminar el mandato de la Constitución, regulando aquellas porciones del dominio público marítimo-terrestre, configuradas como tal, bajo titularidad estatal en su artículo 132.2, estableciendo criterios para la utilización de aquella, así como para su planificación y protección, teniendo en consideración las diferentes características, especialmente oceanográficas, del ámbito Atlántico respecto del Mediterráneo.

§ 2 Ley de protección del medio marino

No existe un cálculo definitivo de la superficie de las aguas jurisdiccionales españolas, entre otras cuestiones porque existen algunos espacios marinos que no han sido objeto de delimitación con los estados vecinos cuyas costas son adyacentes a las españolas o están situadas frente a las mismas. Sin embargo se ha realizado una estimación de la superficie del mar territorial, la zona económica exclusiva y zona de protección pesquera del Mediterráneo que resulta en algo más de un millón de kilómetros cuadrados de aguas marinas.

El medio marino es objeto de numerosas actividades humanas, y está sujeto a importantes presiones e impactos. La pesca, la navegación, las instalaciones de producción energética, el turismo y la industria de la biotecnología son algunos de los sectores económicos que se llevan a cabo o afectan al medio marino. Los vertidos urbanos, industriales y fruto de la navegación, y la consecuente pérdida de calidad del medio marino, la eliminación o alteración de hábitat y poblaciones de especies marinas, la sobreexplotación de recursos marinos vivos, el ruido submarino, la presión urbanística, o las alteraciones derivadas del cambio climático, son algunas de las presiones a las que están sujetos nuestros mares y océanos.

El objetivo de la presente ley es lograr un buen estado ambiental del medio marino, y la herramienta para alcanzar esta meta es llevar a cabo una planificación coherente de las actividades que se practican en el mismo. Las estrategias marinas se constituyen como los instrumentos esenciales para esta planificación, y se elaborará una estrategia para cada una de las demarcaciones marinas establecidas. Las políticas sectoriales que se lleven a cabo o puedan afectar al medio marino serán compatibles y se adaptarán a los objetivos de las estrategias marinas. Es por ello que todos los departamentos ministeriales así como las comunidades autónomas, con competencias sobre el medio marino, participarán en todas las fases de elaboración y aplicación de las estrategias marinas.

Las demarcaciones marinas, como subdivisión espacial española que se establece en aplicación del artículo 4 de la Directiva marco sobre la estrategia marina, se han delimitado teniendo en cuenta las regiones y subregiones marinas que establece la misma, y obedeciendo a las particularidades hidrológicas, oceanográficas y biogeográficas de cada zona marina española, para garantizar una planificación adecuada a cada una de estas subdivisiones marinas. La presente ley establece cinco demarcaciones marinas, para cada una de las cuales se elaborará una estrategia marina. No obstante, se determinan una serie de criterios de planificación aplicables a todas las estrategias, y se faculta al Gobierno para dictar directrices comunes sobre ciertos aspectos, para garantizar la coherencia de todos los instrumentos de planificación del medio marino en España.

Las estrategias marinas consisten en la elaboración de una serie de tareas consecutivas, que se deben realizar para cada una de las demarcaciones marinas. La primera es la evaluación inicial del estado del medio marino, que incluye las características naturales, las presiones e impactos y un análisis económico y social de la utilización del medio marino y de los costes de su deterioro. El anexo I incluye una lista indicativa de las características, presiones e impactos a incluir en esta evaluación. La segunda tarea es la determinación del buen estado ambiental, que se debe basar en los once descriptores que se incluyen en el anexo II. La tercera es el establecimiento de una serie de objetivos ambientales, teniendo en cuenta la lista indicativa de características del anexo III, enfocados a lograr el buen estado ambiental que previamente se ha definido. Simultáneamente, se deben definir una serie de indicadores para poder evaluar la consecución de los objetivos ambientales. La cuarta tarea es el establecimiento de un programa de seguimiento, de acuerdo con las orientaciones del anexo IV. Por último, se debe elaborar y aplicar un programa de medidas para lograr el buen estado ambiental. El anexo V incluye una lista no exhaustiva de los tipos de medidas que podrán constituir estos programas. Todos los elementos de las estrategias marinas se deben actualizar al menos cada seis años. Además, la presente ley contempla los necesarios mecanismos de cooperación e información al público.

La presente ley, además de regular los principios y mecanismos generales para la planificación del medio marino, incluye otras disposiciones para la protección del medio marino, en aplicación de lo dispuesto en diversos convenios internacionales de los que España es parte, reforzando su efectividad normativa a través de la legislación nacional específica.

En el marco del Convenio sobre la Diversidad Biológica, los Estados tienen la obligación de crear redes coherentes de áreas protegidas, tanto terrestres como marinas. La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad crea la figura de Área Marina Protegida como una de las categorías de espacios naturales protegidos y determina que éstas se integrarán en la Red de Áreas Marinas Protegidas. Hasta ahora, esta Red no se había regulado. La presente ley crea formalmente la Red de Áreas Marinas Protegidas y establece cuáles son sus objetivos, los espacios naturales que la conforman y los mecanismos para su designación y gestión.

En la Red de Áreas Marinas Protegidas se podrán integrar, además de espacios protegidos de competencia estatal, espacios cuya declaración y gestión sea competencia autonómica en el supuesto establecido en el artículo 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, y zonas protegidas al amparo de legislación autonómica pesquera, a propuesta de la Comunidad Autónoma afectada y sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Teniendo en cuenta la posible inclusión en la Red de Áreas Marinas Protegidas, de espacios cuya declaración y gestión corresponde a las administraciones autonómicas, la Ley prevé para estos casos, que las comunidades autónomas litorales competentes en la declaración y gestión de Áreas Marinas Protegidas, en colaboración con la Administración General del Estado, elaboren la propuesta de criterios mínimos comunes para una gestión coordinada y coherente de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España, que aprobará la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

También pueden formar parte de la Red otras áreas marinas protegidas existentes en el ordenamiento español a partir de la mera ratificación y publicación de tratados internacionales o la asunción de compromisos internacionales como pueden ser las Reservas de la Biosfera, los lugares Patrimonio Mundial de la UNESCO, los Humedales Ramsar, las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo establecidas en el Convenio de Barcelona y las áreas marinas protegidas del Convenio OSPAR, entre otros.

Por último, se establecen normas respecto a los vertidos desde buques y aeronaves al mar, a la incineración en el mar y a la colocación de materias sobre el fondo marino, de acuerdo con el Convenio de Barcelona para la protección del medio marino y la región costera del Mediterráneo, el Convenio OSPAR sobre la protección del medio ambiente marino del Atlántico nordeste, y el Convenio de Londres (Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertido de desechos y otras materias) y su Protocolo.

La presente ley viene por tanto a dotar al medio marino de un marco regulador coherente que garantice su buen estado ambiental. No obstante, ya existe en España legislación específica de aplicación en el mar, que la presente ley no pretende modificar ni derogar. Se trata por ejemplo de la legislación referente a la navegación, a los puertos, a la pesca marítima, al sector de hidrocarburos, a la lucha contra la contaminación en el mar, a la protección de especies y hábitats, entre otras. De hecho, las estrategias marinas que se aprueben al amparo de la presente ley reforzarán la aplicación de la legislación sectorial aplicable al medio marino, para garantizar su articulación coherente y coordinada, de manera que las actividades humanas en el mar no comprometan el buen estado ambiental.

La ley garantiza la participación de las comunidades autónomas en la elaboración de las estrategias marinas, en la medida en que afecte a sus competencias, así como en el seguimiento de su aplicación, a través de la creación de los Comités de seguimiento de las estrategias marinas para cada una de las demarcaciones marinas, que estarán integrados por representantes de las administraciones estatal y autonómica con competencias en la ejecución de la estrategia correspondiente. Asimismo perfila los mecanismos de coordinación y cooperación necesarios para alcanzar los objetivos de protección del medio marino en un marco de pleno respeto a las competencias atribuidas a las comunidades autónomas.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. La presente Ley establece el régimen jurídico que rige la adopción de las medidas necesarias para lograr o mantener el buen estado ambiental del medio marino, a través de su planificación, conservación, protección y mejora.

2. En su calidad de bien de dominio público, se asegurará un uso sostenible de los recursos del medio marino que tenga en consideración el interés general.

3. Los instrumentos esenciales de planificación del medio marino son las estrategias marinas, definidas en el Título II de la presente ley, las cuales perseguirán como objetivos específicos, los siguientes:

a) Proteger y preservar el medio marino, incluyendo su biodiversidad, evitar su deterioro y recuperar los ecosistemas marinos en las zonas que se hayan visto afectados negativamente;

b) Prevenir y reducir los vertidos al medio marino, con miras a eliminar progresivamente la contaminación del medio marino, para velar por que no se produzcan impactos o riesgos graves para la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos permitidos del mar.

c) Garantizar que las actividades y usos en el medio marino sean compatibles con la preservación de su biodiversidad.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. En virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución son bienes de dominio público estatal, entre otros, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

2. La presente Ley será de aplicación a todas las aguas marinas, incluidos el lecho, el subsuelo y los recursos naturales, sometidas a soberanía o jurisdicción española.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el Título II no será de aplicación a las aguas costeras definidas en el artículo 16 bis del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, en relación con aquellos aspectos del estado ambiental del medio marino que ya estén regulados en el citado Texto Refundido o en sus desarrollos reglamentarios, debiéndose cumplir, en todo caso, los objetivos ambientales establecidos en virtud de la presente ley y en las estrategias marinas que se aprueben en aplicación de la misma.

4. La presente Ley no se aplicará a las actividades cuyo único propósito sea la defensa o la seguridad nacional. El Consejo de Ministros, mediante acuerdo y previo dictamen del Consejo de Estado, determinará las actividades cuyo único propósito sea la defensa o la seguridad nacional y que conlleven la no aplicación de las estrategias marinas. No obstante, el Estado se esforzará por garantizar que dichas actividades se lleven a cabo, en la medida en que ello sea razonable y factible, de un modo compatible con los objetivos de la presente Ley.

Artículo 3. *Naturaleza y régimen del medio marino.*

1. La utilización de las aguas marinas, incluidos el lecho, el subsuelo y los recursos naturales, será libre, pública y gratuita para los usos compatibles con su naturaleza de bien de dominio público, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 de la Ley 22/1988, y con la preservación de su integridad, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

2. Fuera del uso común general descrito en el apartado anterior, no se admitirán sobre el medio marino más derechos de uso, explotación y aprovechamiento que los autorizados en virtud de la legislación sectorial aplicable, que se planificarán de acuerdo con la estrategia de la demarcación marina correspondiente o de manera que sean compatibles con ésta.

3. La autorización de cualquier actividad que requiera, bien la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o su subsuelo, bien la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, así como los vertidos regulados en el título IV de la presente ley, deberá contar con el informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino respecto de la compatibilidad de la actividad o vertido con la estrategia marina correspondiente de conformidad con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

4. Cualquier actividad que suponga el manejo de especies marinas de competencia estatal incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o en los anexos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y la observación de cetáceos regulada en el Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos, estará sujeta a la autorización previa, que otorgará el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Dicha autorización se concederá si la actividad se considera compatible con la estrategia marina correspondiente, de conformidad con los criterios que se establezcan reglamentariamente, previo informe de la comunidad autónoma afectada en el supuesto de actividades que se vayan a realizar en espacios naturales declarados por éstas en virtud de lo dispuesto en el artículo 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

Artículo 4. *Criterios de planificación en el medio marino.*

1. La actuación de los poderes públicos en materia de planificación del medio marino se regirá por los siguientes criterios:

a) Se aplicará una gestión adaptativa de las actividades humanas siguiendo el principio de precaución y el enfoque ecosistémico y teniendo en cuenta el conocimiento científico, para garantizar que la presión conjunta de dichas actividades se mantenga en niveles compatibles con la consecución de un buen estado ambiental.

b) No se comprometerá la capacidad de los ecosistemas marinos de responder a los cambios inducidos por la actividad humana.

c) Se propiciará el aprovechamiento sostenible de los bienes y servicios marinos por las actuales y futuras generaciones.

d) Se garantizará la coherencia de todas las estrategias marinas de cada región marina, a través de la necesaria coordinación a nivel autonómico, nacional e internacional.

e) Se promoverá la conservación de la biodiversidad y los procesos ecológicos del medio marino a través de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España y otros instrumentos de protección.

f) Se mantendrá como objetivo la minimización de la contaminación del medio marino, entendiéndose como contaminación toda introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias o energías como consecuencia de la actividad humana, incluidas las fuentes sonoras submarinas, que provoquen o puedan provocar efectos nocivos, como perjuicios a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos –incluida la pérdida de biodiversidad–, riesgos para la salud humana, obstáculos a las actividades marítimas, especialmente a la pesca, al turismo, a las actividades de ocio y demás usos permitidos del mar, así como alteraciones de la calidad de las aguas marinas que limite su utilización y una reducción de su valor recreativo, o en términos generales un menoscabo del uso sostenible de los bienes y servicios marinos, incluidos sus recursos.

g) Se garantizará que la investigación marina orientada al aprovechamiento racional de los recursos y potencialidades del medio marino sea compatible con el logro del buen estado ambiental.

h) Las políticas sectoriales que se lleven a cabo o puedan afectar al medio marino serán compatibles y se adaptarán a los objetivos de las estrategias marinas.

i) Se realizarán estudios sobre la capacidad de carga de estos espacios en relación con las actividades humanas que se desarrollen en ellos.

2. El Gobierno podrá aprobar directrices comunes a todas las estrategias marinas con el fin de garantizar la coherencia de sus objetivos, en aspectos tales como:

a) La Red de Áreas Marinas Protegidas de España.

b) Los vertidos en el mar.

c) Los aprovechamientos energéticos situados en el medio marino.

- d) La investigación marina y el acceso a los datos marinos.
- e) La evaluación y el seguimiento de la calidad ambiental del medio marino.
- f) La ordenación de las actividades que se llevan a cabo o pueden afectar al medio marino.
- g) La mitigación de los efectos y la adaptación al cambio climático.

3. Las directrices relativas al punto a) del apartado anterior se aprobarán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 28.d) de esta Ley. Las directrices relativas a los puntos b), c), d), e) y f) del apartado anterior se aprobarán a propuesta del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino previa consulta a las Comunidades Autónomas, a la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, al Consejo Asesor de Medio Ambiente y a los departamentos ministeriales afectados, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Artículo 5. *Principios inspiradores en la determinación de medidas para cada demarcación marina.*

1. Inspirarán la determinación de las medidas los siguientes principios:

- a) El principio de precaución.
- b) El marco de exigencia en el ámbito internacional y comunitario a la hora de integrar las medidas en un programa, el respeto y aplicación de las normas contempladas en los tratados internacionales en la materia suscritos por el Estado español y la normativa europea.
- c) El desarrollo sostenible y, en particular, el impacto social, ambiental y económico de las medidas contempladas.
- d) El principio de acción preventiva.
- e) El principio de corrección de daños ambientales en la misma fuente.
- f) El principio de quien contamina paga.
- g) La toma en consideración de las normativas sectoriales, en particular aquéllas vinculadas con el interés general, la seguridad de suministro o las que tengan implicaciones de carácter estratégico, que pudiera verse afectada por la implantación de dichas medidas.

2. Se velará por que las medidas sean rentables y viables desde el punto de vista técnico, por lo que antes de introducir nuevas medidas se deben realizar evaluaciones de impacto, incluido un análisis de costes y beneficios ambientales, económicos y sociales. Así mismo, con posterioridad a su introducción se realizarán periódicos balances sobre su impacto.

TÍTULO II

Estrategias marinas

CAPÍTULO I

Ámbito y naturaleza

Artículo 6. *Regiones, subregiones y demarcaciones marinas.*

1. A efectos de lo dispuesto en el presente Título, el medio marino español se divide en las siguientes regiones y subregiones marinas:

- a) Región del Atlántico Nororiental.
 - i. Subregión del Golfo de Vizcaya y las costas Ibéricas.
 - ii. Subregión Atlántico macaronésica de Canarias.
- b) Región del Mar Mediterráneo.

2. A efectos de la presente ley y para facilitar su aplicación, sobre las anteriores regiones y subregiones marinas se establecen las siguientes subdivisiones, denominadas

demarcaciones marinas, que constituyen el ámbito espacial sobre el cual se desarrollará cada estrategia marina:

a) Demarcación marina noratlántica: medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción comprendido entre el límite de las aguas jurisdiccionales entre España y Francia en el Golfo de Vizcaya y el límite septentrional de las aguas jurisdiccionales entre España y Portugal.

b) Demarcación marina sudatlántica: medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción comprendido entre el límite de las aguas jurisdiccionales entre España y Portugal en el golfo de Cádiz y el meridiano que pasa por el cabo de Espartel.

c) Demarcación marina del Estrecho y Alborán: medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción comprendido entre el meridiano que pasa por el cabo de Espartel y una línea imaginaria con orientación 128° respecto al meridiano que pasa por el cabo de Gata, y medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción en el ámbito de Ceuta, Melilla, las islas Chafarinas, el islote Perejil, Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y la isla de Alborán.

d) Demarcación marina levantino-balear: medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción comprendido entre una línea imaginaria con orientación 128° respecto al meridiano que pasa por el cabo de Gata, y el límite de las aguas jurisdiccionales entre España y Francia en el Golfo de León.

e) Demarcación marina canaria: medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción en torno a las islas Canarias.

Artículo 7. Estrategias marinas. Naturaleza.

1. Las estrategias marinas son los instrumentos de planificación de cada demarcación marina y constituyen el marco general al que deberán ajustarse necesariamente las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente.

2. Las estrategias marinas serán públicas y vinculantes para las Administraciones Públicas y no crearán por sí solas derechos u obligaciones para los particulares o entidades, por lo que su aprobación o modificación no dará lugar a indemnización.

3. La aplicación de las estrategias conllevará la adopción de las actuaciones administrativas y disposiciones normativas que se estimen necesarias para la efectividad de las mismas.

4. Las estrategias marinas incluirán la evaluación del estado ambiental de las aguas, la determinación del buen estado medioambiental, la fijación de los objetivos medioambientales a conseguir, un programa de medidas para alcanzar dichos objetivos y un programa de seguimiento.

CAPÍTULO II

Actuaciones preparatorias

Sección 1.ª Evaluación, definición del buen estado ambiental, definición de objetivos y programas de seguimiento

Artículo 8. Evaluación.

1. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino llevará a cabo una evaluación inicial del estado ambiental actual y del impacto de las actividades humanas en el medio marino de cada demarcación marina. Esta evaluación inicial estará basada en la mejor información científica disponible y se llevará a cabo previa consulta con los departamentos ministeriales y las comunidades autónomas con competencias en el medio marino, de conformidad con lo establecido en el artículo 22 de la presente ley.

2. Se entiende por estado ambiental el estado general del medio ambiente en el mar, teniendo en cuenta la estructura, función y procesos de los ecosistemas que componen el medio marino, factores fisiográficos, geográficos, biológicos, geológicos y climáticos

naturales, así como las condiciones físicas, incluidas las acústicas, y químicas, derivadas, en particular, de las actividades humanas dentro o fuera de la zona de que se trate.

3. La evaluación inicial incluirá los siguientes elementos:

a) un análisis de las características esenciales y del estado ambiental actual de la demarcación marina, basado en la lista indicativa de elementos recogida en el cuadro 1 del anexo I.

b) un análisis de los principales impactos y presiones que afectan al estado ambiental de la demarcación marina, basado en la lista indicativa de elementos recogida en el cuadro 2 del anexo I, que tenga en cuenta las tendencias perceptibles, y que abarque los principales efectos acumulativos y sinérgicos.

c) un análisis económico y social de la utilización del medio marino y del coste que supone el deterioro del mismo.

4. Los análisis mencionados tendrán en cuenta los elementos relacionados con las aguas costeras y las aguas territoriales reguladas en el Texto Refundido de la Ley de Aguas. Asimismo, tendrán en cuenta otras evaluaciones existentes, como las realizadas en el contexto de los convenios marinos regionales o de la implantación y desarrollo de la Red Natura 2000, con objeto de presentar una evaluación general del estado del medio marino.

Artículo 9. *Definición del buen estado ambiental.*

1. El buen estado ambiental del medio marino es aquel en el que éste da lugar a océanos y mares ecológicamente diversos y dinámicos, limpios, sanos y productivos en el contexto de sus condiciones intrínsecas, y en el que la utilización del medio marino sea sostenible, quedando así protegido su potencial de usos, actividades y recursos por parte de las generaciones actuales y futuras.

2. En todo caso, el buen estado ambiental del medio marino implicará necesariamente:

a) que la estructura, las funciones y los procesos de los ecosistemas que componen el medio marino, junto con los factores fisiográficos, geográficos, geológicos y climáticos, permitan el pleno funcionamiento de esos ecosistemas y mantengan su capacidad de recuperación frente a los cambios ambientales inducidos por el hombre;

b) que las especies y los hábitat marinos estén protegidos, se prevenga la pérdida de la biodiversidad inducida por el hombre y los diversos componentes biológicos funcionen de manera equilibrada;

c) que las propiedades hidromorfológicas, físicas y químicas de los ecosistemas, incluidas las que resultan de la actividad humana en la zona de que se trate, mantengan los ecosistemas conforme a lo indicado anteriormente;

d) que los vertidos antropogénicos de sustancias y de energía en el medio marino, incluido el ruido, no superen la resiliencia del medio o generen efectos de contaminación.

3. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino previa consulta a las Comunidades Autónomas, en función de la evaluación inicial, definirá para cada demarcación marina un conjunto de características correspondientes a un buen estado ambiental, basándose para ello en los descriptores cualitativos enumerados en el anexo II.

4. Adicionalmente, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino podrá definir criterios para especificar las características técnicas de los descriptores cualitativos incluidos en el anexo II.

5. La definición del buen estado ambiental también tendrá en cuenta las listas indicativas del anexo I, y en particular los indicadores físico-químicos, tipos de hábitats, indicadores biológicos, la hidromorfología, así como los impactos y presiones de las actividades humanas.

6. En la elaboración de la evaluación inicial se garantizará que los datos utilizados posean la necesaria calidad y fiabilidad para asegurar la comparabilidad de los resultados obtenidos dentro de las regiones, subregiones y demarcaciones marinas.

Artículo 10. *Definición de objetivos ambientales.*

1. Los objetivos ambientales son la expresión cualitativa o cuantitativa del estado deseado de los diversos componentes del medio marino con respecto a cada demarcación marina, así como de las presiones y los impactos sobre dicho medio.

2. Sobre la base de la evaluación inicial, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino llevará a cabo una propuesta de objetivos ambientales e indicadores asociados para el medio marino respecto de cada demarcación marina con el objeto de conseguir un buen estado ambiental, teniendo en cuenta para ello las presiones y los impactos enumerados en el cuadro 2 del anexo I. Los objetivos ambientales se definirán teniendo en cuenta la lista indicativa de características del anexo III.

3. Esta propuesta, junto con la definición del buen estado ambiental, serán sometidas a acuerdo del Consejo de Ministros previa consulta a los Organismos Públicos de Investigación competentes y al Consejo Asesor de Medio Ambiente y previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas, una vez cumplido el trámite de participación pública.

4. Al establecer dichos objetivos ambientales e indicadores asociados se tendrán en cuenta los objetivos ambientales vigentes a escala nacional, comunitaria o internacional, asegurándose la compatibilidad de dichos objetivos entre sí y teniendo en cuenta los efectos transfronterizos.

Artículo 11. *Programas de seguimiento.*

1. Sobre la base de la evaluación inicial el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino elaborará y aplicará, de acuerdo con lo establecido en el anexo IV, programas de seguimiento coordinados para evaluar permanentemente el estado ambiental del medio marino, teniendo en cuenta las listas indicativas del anexo I y en referencia a los objetivos ambientales definidos según el artículo anterior.

2. Deberán ser compatibles dentro de las regiones o subregiones marinas y se basarán en las disposiciones en materia de evaluación y seguimiento establecidos por la legislación comunitaria aplicable o en virtud de acuerdos internacionales, y serán compatibles con las mismas.

Artículo 12. *Investigación marina.*

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino llevará a cabo las actividades descritas en esta sección a través del Instituto Español de Oceanografía, como medio propio y servicio técnico de la Administración General del Estado, o bien mediante encomiendas de gestión o contratos con otros centros de investigación.

Sección 2.^a Elaboración y aprobación de las estrategias marinas

Artículo 13. *Programas de medidas.*

1. Una vez aprobados los objetivos ambientales y teniendo en cuenta la evaluación inicial, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en colaboración con las Comunidades Autónomas y el resto de Administraciones Públicas implicadas, elaborará un programa de medidas para cada demarcación marina, que incluirá las medidas necesarias para lograr o mantener un buen estado ambiental.

2. Las medidas se definirán teniendo en cuenta los tipos de medidas enumeradas en el anexo V y se integrarán en un programa de seis años de duración, en el que se establezcan las actividades a desarrollar, los plazos para su ejecución y el organismo responsable de su aplicación y control. Asimismo, el programa especificará, para cada medida, los objetivos ambientales con los que está relacionada y de qué manera contribuirá a la consecución de dichos objetivos.

3. Para tener en consideración los impactos sociales y económicos, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino consultará a los departamentos correspondientes y a las Comunidades Autónomas, sobre las actividades desarrolladas en el ámbito de sus competencias que pudieran verse afectadas por la aprobación de dichos programas de medidas.

4. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino tomará en consideración las implicaciones de sus programas de medidas sobre el medio marino situado más allá de la soberanía y jurisdicción españolas, a fin de minimizar los riesgos de daños y, en la medida de lo posible, generar un impacto positivo sobre dicho medio.

Artículo 14. *Contenido.*

1. Los programas de medidas definirán las actuaciones a llevar a cabo para la consecución de los objetivos ambientales, que podrán ser normas aplicables a las actividades con incidencia sobre el medio marino, directrices sobre los usos del medio marino, proyectos de actuación, restricciones geográficas o temporales de usos, medidas de control y reducción de la contaminación, entre otras.

2. Los programas de medidas incluirán la protección espacial, para contribuir a la constitución de redes coherentes y representativas de áreas marinas protegidas que cubran adecuadamente la diversidad de los ecosistemas que las componen. Además, incluirán las zonas marinas protegidas declaradas de acuerdo con los Convenios internacionales de los que el Reino de España es parte. La constitución de estas redes coherentes y representativas de áreas marinas protegidas se realizará conforme a lo establecido en la presente ley.

3. Asimismo, los programas de medidas podrán incluir medidas específicas para la protección de especies y tipos de hábitats, en particular, la elaboración y aplicación de Estrategias y Planes de Recuperación y Conservación de especies marinas del Catálogo Español de Especies Amenazadas, así como Estrategias y Planes de conservación y restauración de hábitat marinos incluidos en el Catálogo Español de hábitat en Peligro de Desaparición, definidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

Artículo 15. *Aprobación de la estrategia marina.*

Las estrategias marinas, que incluirán el Programa de Medidas, deberán ser aprobadas por el Gobierno mediante Real Decreto, previo debate en el seno de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, y previo informe de los Ministerios afectados, las Comunidades Autónomas afectadas, y del Consejo Asesor de Medio Ambiente, una vez cumplido el trámite de información pública.

Artículo 16. *Informes de cumplimiento.*

Cuando la puesta en marcha del programa de medidas implique la actuación de otras administraciones públicas, éstas informarán al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino de las disposiciones, proyectos o actuaciones concretas que se lleven a cabo en cumplimiento de las estrategias marinas.

Artículo 17. *Medidas urgentes.*

1. Cuando el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino determine que el estado del medio marino de una zona específica es crítico, el Gobierno adoptará medidas de carácter urgente, adelantando la ejecución de los programas de medidas, así como estableciendo, en su caso, medidas de protección más estrictas.

2. Cuando se trate de un espacio marino protegido, cuya declaración y gestión sea de competencia autonómica en el supuesto previsto en el artículo 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, el Gobierno adoptará medidas de carácter urgente previo acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas.

3. Cuando se trate de una zona limítrofe con otro Estado miembro de la Unión Europea, situada en una misma región o subregión marina regulada por la presente ley, las medidas se tomarán de común acuerdo.

CAPÍTULO III

Excepciones al cumplimiento de la estrategia

Artículo 18. *Incumplimiento de objetivos.*

1. Para cada una de las estrategias marinas, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, previo informe del Comité de Seguimiento correspondiente y de la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, a los que hace referencia el artículo 22 de la presente ley, determinará cuáles son los casos en los que, debido a cualquiera de las circunstancias enumeradas a continuación, no puedan alcanzarse los objetivos ambientales o todos los aspectos del buen estado ambiental, a través de las medidas que se hayan adoptado:

- a) acción u omisión de la cual no es responsable el Reino de España;
- b) causas naturales;
- c) fuerza mayor;
- d) modificaciones o alteraciones en las características físicas del medio marino como consecuencia de medidas adoptadas por razones de interés general prevalente que primen sobre el impacto negativo para el medio ambiente;
- e) condiciones naturales que no permiten mejorar a su debido tiempo la situación del medio marino.

Los casos de excepción se describirán claramente en los programas de medidas.

2. Asimismo, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino determinará en qué casos no se pueden alcanzar dentro del plazo previsto los objetivos ambientales o todos los aspectos del buen estado ambiental, debido a la concurrencia de condiciones naturales que no permitan mejorar la situación del medio marino de que se trate.

3. En todo caso, mientras persistan las causas de la excepción, las Administraciones públicas competentes adoptarán las medidas necesarias para proseguir en el logro de los objetivos ambientales, evitar nuevos deterioros del estado del medio marino afectado por las razones definidas en las letras b), c) o d), y mitigar el impacto perjudicial a escala de la demarcación marina de que se trate o en el medio marino adyacente. Estas medidas se integrarán cuando sea posible en los programas de medidas al producirse su actualización según el artículo 20.

4. En la situación contemplada en el apartado 1, letra d), el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino velará por que las modificaciones o alteraciones no excluyan o comprometan de forma definitiva la consecución de un buen estado ambiental, tanto en el ámbito de la demarcación marina de que se trate, como en el medio marino adyacente.

Artículo 19. *Inexistencia de riesgos significativos o costes desproporcionados.*

El Gobierno elaborará y aplicará todos los elementos de las estrategias marinas, si bien, al hacerlo, no estará obligado a adoptar medidas específicas, excepto en lo relativo a la evaluación inicial y al programa de seguimiento, cuando no existan riesgos significativos para el medio marino o cuando los costes sean desproporcionados en relación con los riesgos para el medio marino, y siempre y cuando no se produzca un ulterior deterioro. En cualquier caso el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino evitará que se comprometa permanentemente la consecución del buen estado ambiental.

CAPÍTULO IV

Actualización

Artículo 20. *Actualización.*

1. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino llevará a cabo una actualización periódica de todos los elementos de las estrategias correspondientes a cada una de las demarcaciones marinas afectadas.

2. Esta actualización se llevará a cabo de manera coordinada con los Estados miembros que comparten regiones o subregiones marinas, a través de los cauces previstos en la normativa comunitaria o en los convenios marinos regionales mencionados en la presente ley.

3. La actualización se realizará cada seis años.

4. Si del resultado de la actualización fuera necesario modificar los objetivos ambientales, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino elaborará una nueva propuesta que deberá ser aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros cumpliendo los mismos trámites que los previstos para la aprobación de la estrategia. En caso de modificarse el programa de medidas, la nueva propuesta se aprobará mediante real decreto.

CAPÍTULO V

Información y participación pública, coordinación y cooperación

Artículo 21. *Información y participación pública.*

1. De conformidad con lo establecido en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino publicará y pondrá a disposición del público, para que éste presente sus observaciones, resúmenes de los siguientes elementos de las estrategias marinas o de las actualizaciones:

- a) La evaluación inicial y la definición del buen estado ambiental.
- b) Los objetivos ambientales.
- c) Los programas de seguimiento.
- d) Los programas de medidas.
- e) La actualización de las estrategias marinas.

2. En el proceso de participación pública se consultará a los organismos internacionales relacionados con la aplicación de convenios o acuerdos de protección del medio marino de los que es parte el Reino de España, los organismos científicos consultivos y los Consejos Consultivos Regionales.

Artículo 22. *Coordinación y cooperación.*

1. Reglamentariamente se creará la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas para la coordinación de la elaboración, aplicación y seguimiento de la planificación del medio marino de la que formarán parte los Departamentos ministeriales con competencias con incidencia sobre el medio marino. La presidencia de dicha Comisión corresponderá al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y su composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

2. La cooperación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas para la elaboración de las estrategias marinas, se llevará a cabo a través de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente y de los órganos de cooperación y coordinación existentes.

3. Para cada una de las demarcaciones marinas se constituirá un Comité de Seguimiento de la Estrategia Marina, cuya composición y funciones se desarrollarán reglamentariamente, integrado por representantes de las Administraciones estatal y autonómica con competencias en la ejecución de la estrategia correspondiente, para el seguimiento de la aplicación de las estrategias marinas.

Este Comité elevará informes periódicos a la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente sobre el cumplimiento de las estrategias marinas.

Artículo 23. *Cooperación internacional.*

El Gobierno reforzará la cooperación entre el Reino de España y los demás Estados miembros de la Unión Europea, así como con terceros países que comparten la misma

región o subregión marina a los efectos de asegurar la coherencia y coordinación de las estrategias de la misma zona, incluyendo los programas de seguimiento.

TÍTULO III

Red de Áreas Marinas Protegidas de España y conservación de especies y hábitat marinos

Artículo 24. *Creación de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España.*

La Red de Áreas Marinas Protegidas de España está constituida por espacios protegidos situados en el medio marino español, representativos del patrimonio natural marino, con independencia de que su declaración y gestión estén reguladas por normas internacionales, comunitarias y estatales, así como su marco normativo y el sistema de relaciones necesario para su funcionamiento. También podrán quedar integrados en la Red, aquellos espacios cuya declaración y gestión estén reguladas por normas autonómicas en el supuesto establecido en el artículo 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

Artículo 25. *Objetivos de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España.*

Los objetivos de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España son los siguientes:

1. Asegurar la conservación y recuperación del patrimonio natural y la biodiversidad marina.
2. Proteger y conservar las áreas que mejor representan el rango de distribución de las especies, hábitat y procesos ecológicos en los mares.
3. Fomentar la conservación de corredores ecológicos y la gestión de aquellos elementos que resulten esenciales o revistan primordial importancia para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético entre poblaciones de especies de fauna y flora marinas.
4. Constituir la aportación del Estado español a las redes europeas y paneuropeas que, en su caso, se establezcan, así como a la Red Global de Áreas Marinas Protegidas.

Artículo 26. *Tipos de áreas incluidas en la Red.*

1. Podrán formar parte de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24 los siguientes espacios protegidos:

- a) Las Áreas Marinas Protegidas.
- b) Las Zonas Especiales de Conservación y las Zonas de Especial Protección para las Aves, que conforman la Red Natura 2000.
- c) Otras categorías de espacios naturales protegidos, según establece el artículo 29 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.
- d) Las áreas protegidas por instrumentos internacionales, sin perjuicio de que su declaración y gestión se ajustará a lo dispuesto en su correspondiente normativa internacional.
- e) Las Reservas Marinas reguladas en el artículo 14 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, quedarán integradas en la Red, sin perjuicio de que su declaración y gestión se realizará conforme a lo dispuesto en dicha ley.

2. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino establecerá los criterios de integración en la Red conforme a los cuales incluirá aquellos espacios de competencia estatal.

3. Podrán formar parte de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España, aquellos espacios marinos protegidos que cumplan los criterios previstos en el apartado anterior, cuya declaración y gestión sea competencia autonómica en el supuesto establecido en el artículo 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, así como aquellas zonas protegidas al amparo de legislación autonómica pesquera, a propuesta de la Comunidad Autónoma afectada, previo acuerdo de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

Artículo 27. *Declaración y gestión de Áreas Marinas Protegidas.*

1. La declaración de las Áreas Marinas Protegidas a que se refiere al artículo 26.1 a), de competencia estatal, se llevará a cabo mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural, y Marino, previo informe del Consejo Asesor de Medio Ambiente y la Conferencia Sectorial de Pesca.

2. La gestión de las Áreas Marinas Protegidas incluidas en la Red se ajustará a los criterios mínimos comunes que se dicten para la gestión coordinada y coherente de la Red. Dichas directrices serán aprobadas por el Consejo de Ministros mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, sobre la base de la propuesta aprobada en Conferencia Sectorial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28. d) y, previa consulta al Consejo Asesor de Medio Ambiente.

3. En las Áreas Marinas Protegidas cuya declaración y gestión sea competencia autonómica en el supuesto establecido en el artículo 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre e integradas en la Red conforme a lo previsto en el apartado 3 del artículo anterior, con respecto a las cuales deban adoptarse medidas de conservación que guarden relación con actividades cuya regulación o ejecución sea competencia del Estado, la Comunidad Autónoma, encargada de la gestión podrá solicitar, del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, bien la adopción de dichas medidas o bien, cuando éstas no sean de su competencia, el traslado de la solicitud al departamento oportuno. En el caso de medidas de conservación que afecten a la pesca marítima, la Comunidad Autónoma deberá acreditar que ha adoptado y aplicado previamente medidas similares en las aguas interiores de dicha Área o, de lo contrario, justificar adecuadamente las razones por las que no procede adoptarlas.

4. El Instituto Español de Oceanografía será considerado como organismo de referencia para la declaración de un espacio como Área Marina Protegida así como para el establecimiento de cualesquiera otros espacios naturales protegidos susceptibles de ser integrados en la Red de Áreas Marinas Protegidas a los efectos de lo dispuesto en este artículo y en los artículos 6 y 36.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre. Todo ello sin menoscabo de que las Comunidades Autónomas puedan emplear otros organismos científicos para la investigación relacionada con la gestión de los espacios protegidos de su competencia.

Artículo 28. *Funciones de la Administración General del Estado.*

Para la consecución de los objetivos de conservación de la biodiversidad marina, y de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España en particular, la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, realizará las siguientes funciones:

a) Gestionar las Áreas Marinas Protegidas de competencia estatal y garantizar su conservación y coordinar la Red de Áreas Marinas Protegidas de España.

b) Proponer a las instituciones europeas y órganos internacionales, según corresponda, la inclusión en redes internacionales, de aquellos espacios marinos de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España que cumplan con los requisitos exigidos por sus respectivas categorías de protección.

c) Declarar y gestionar las Zonas Especiales de Conservación y las Zonas de Especial Protección para las Aves en el medio marino, en los supuestos establecidos en el artículo 6 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

d) Elaborar, junto con las Comunidades Autónomas litorales competentes en la declaración y gestión de Áreas Marinas Protegidas, la propuesta de los criterios mínimos comunes para la gestión coordinada y coherente de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España, que aprobará la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, y el Plan Director de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España.

e) Realizar el seguimiento y evaluación, tanto de la Red como de sus directrices comunes.

f) Fomentar y proponer instrumentos de cooperación para la consecución de los objetivos de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España en su conjunto.

g) Representar a España en las redes internacionales de Áreas Marinas Protegidas y establecer mecanismos de cooperación internacional que permitan la proyección externa de la Red.

h) Aprobar y aplicar los Planes de Recuperación y Conservación de especies marinas incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas que sean de competencia estatal, según lo previsto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

i) Aprobar y aplicar las Estrategias y Planes de conservación y restauración de hábitat marinos incluidos en el Catálogo Español de hábitat en Peligro de Desaparición que sean de competencia estatal, según lo previsto en el artículo 6 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

j) La elaboración de una Memoria anual de seguimiento de las actuaciones de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España y de informes trienales de situación de la Red.

Artículo 29. *Plan Director de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España.*

1. Como instrumento básico de coordinación para la consecución de los objetivos de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 28.d) de esta Ley, se elaborará un Plan Director que incluirá, al menos:

a) Los objetivos estratégicos de la Red de Áreas Marinas Protegidas durante la vigencia del Plan Director, así como la programación de las actuaciones que desarrollará la Red para alcanzarlos.

b) Los objetivos a alcanzar en materia de cooperación y colaboración con otras administraciones u organismos, tanto en el ámbito nacional como internacional.

c) Las directrices para la planificación y la conservación de las Áreas Marinas Protegidas.

d) El programa de actuaciones comunes de la Red, y los procedimientos para su seguimiento continuo y evaluación.

e) La determinación de los proyectos de interés general que podrán ser objeto de financiación estatal.

2. El Plan Director tendrá una vigencia máxima de diez años. Anualmente el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino incorporará en la memoria de la Red un informe sobre su cumplimiento.

3. El Plan Director de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España será elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y aprobado por Real Decreto, previo informe del Consejo Asesor de Medio Ambiente. Para su elaboración y revisión se seguirá un procedimiento con participación pública, en el que participarán, al menos, las Comunidades Autónomas litorales, y será sometido a evaluación ambiental estratégica.

Artículo 30. *Seguimiento y evaluación de hábitat y especies.*

Para la evaluación y seguimiento de áreas marinas de interés para la conservación y especies y hábitat marinos protegidos o amenazados, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino contará con el Instituto Español de Oceanografía, como medio propio y servicio técnico de la Administración General del Estado, o bien suscribirá encomiendas de gestión o contratos con otros centros de investigación.

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 enumerados en el apartado 3 de este artículo, 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.

8. Tal autorización únicamente podrá ser expedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado siguiendo los procedimientos que resulten de aplicación de acuerdo a la normativa aplicable en función de la naturaleza de los desechos o, en su defecto, los criterios, directrices y procedimientos pertinentes adoptados por los convenios marinos regionales e internacionales que resulten de aplicación en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido.

9. Al presentar las solicitudes para el vertido de desechos u otras materias se demostrará que se ha prestado la debida atención a la siguiente jerarquía de opciones de gestión de desechos, la cual supone un impacto ambiental creciente:

- a) reducción;
- b) reutilización;
- c) reciclaje ex situ;
- d) destrucción de los componentes peligrosos;
- e) tratamiento para reducir o retirar los componentes peligrosos; y
- f) evacuación en tierra, en la atmósfera y en el mar.

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.

3. Para la colocación o depósito de materias u otras sustancias sobre el fondo marino o su subsuelo se requerirá el correspondiente proyecto, que será autorizado por la Administración competente previo informe favorable del Ministerio de 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. La autorización únicamente podrá ser concedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado siguiendo los procedimientos que resulten de aplicación de

acuerdo con la normativa específica en función de la naturaleza de los mismos o, en su defecto, los criterios, directrices y procedimientos pertinentes adoptados por los convenios marinos que resulten de aplicación. El proyecto deberá incluir una evaluación del fondo marino donde se pretenda realizar la colocación o depósito, así como de los efectos que la actuación pueda causar en el medio marino y en las actividades humanas en el mar.

4. Para la colocación de materias con la finalidad de instalar arrecifes artificiales, el proyecto deberá tener en cuenta los criterios que reglamentariamente se establezcan.

5. Cuando de los programas de vigilancia que se realicen o del seguimiento del medio marino se deduzca que las materias o sustancias depositadas sobre el fondo marino provocan impactos no previstos o no cumplen con sus objetivos, el órgano competente para autorizar su colocación determinará las medidas correctoras correspondientes que resultarán de aplicación o, en su caso, podrá ordenar su retirada.

TÍTULO V

Infracciones y sanciones

Artículo 36. *Infracciones y sanciones.*

Los incumplimientos de las medidas adoptadas en virtud de los programas de medidas o de las autorizaciones reguladas en la presente ley serán sancionados de conformidad con la legislación sectorial correspondiente.

Disposición adicional primera. *Recursos genéticos marinos.*

(Derogada).

Disposición adicional segunda. *Habilitación.*

1. El Gobierno podrá definir nuevas demarcaciones marinas o modificar las existentes atendiendo principalmente a las características hidrológicas, oceanográficas y biogeográficas y de forma compatible con las regiones y subregiones marinas.

2. El Gobierno podrá actualizar y modificar los anexos I al V de la presente ley de acuerdo con el progreso científico y técnico relacionado con la aplicación de la Ley de Protección del Medio Marino, o para su adaptación a los convenios o acuerdos internacionales de los que el Reino de España sea parte o normativa comunitaria.

Disposición adicional tercera. *Responsabilidad por incumplimiento de normas de Derecho Comunitario.*

1. La responsabilidad ante el daño ambiental causado al medio marino se dirimirá en los términos que recoge la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.

2. En los daños medioambientales que tengan su origen en un suceso cuyas consecuencias en cuanto a responsabilidades o indemnización estén establecidos en alguno de los Convenios Internacionales enumerados en el anexo IV, de la Ley 26/2007, incluidas sus eventuales modificaciones futuras vigentes en España, se atenderá a lo establecido en estos Convenios.

3. **(Derogado)**

4. **(Derogado)**

5. Se habilita al Gobierno para desarrollar reglamentariamente lo establecido en la presente disposición, regulando las especialidades que resulten aplicables a las diferentes Administraciones Públicas y entidades a que se refiere el apartado tres de esta disposición.

Disposición adicional cuarta. *Calendario para la elaboración y aplicación de las estrategias marinas.*

En la elaboración de las estrategias marinas reguladas en el Título II de la presente ley se seguirá el siguiente calendario de aplicación:

§ 2 Ley de protección del medio marino

1. La evaluación inicial, la definición del buen estado ambiental y la definición de objetivos ambientales se deben completar antes del 15 de julio de 2012.
2. Los programas de seguimiento se deben elaborar y aplicar antes del 15 de julio de 2014.
3. Los programas de medidas se deben elaborar en el año 2015 y aplicarse en el año 2016.

Disposición adicional quinta. *Aplicación de la norma de mayor protección ambiental a las aguas costeras.*

Cuando la legislación de aplicación del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y en particular la planificación hidrológica, respecto de las aguas costeras, no contemple medidas para alcanzar los objetivos ambientales establecidos en la presente ley y en sus normas de desarrollo, o bien dichas medidas sean insuficientes para alcanzar dichos objetivos, será de aplicación la presente ley y sus normas de desarrollo. Sin perjuicio de lo anterior, será de aplicación en todo caso la norma que resulte más exigente respecto de la protección ambiental de dichas aguas.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente norma se dicta al amparo del artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española que establece la competencia del Estado sobre legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Disposición final segunda. *Incorporación de Directiva comunitaria.*

Mediante la presente ley se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio, que establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino.

Disposición final tercera. *Aplicación supletoria.*

Tendrá carácter supletorio de la presente ley, en lo que se refiere a la naturaleza y régimen del medio marino, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprobó el reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Costas.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

LISTAS INDICATIVAS DE ELEMENTOS DEL ECOSISTEMA, PRESIONES ANTROPOGÉNICAS Y ACTIVIDADES HUMANAS PERTINENTES PARA LAS AGUAS MARINAS (REFERENTE A LOS ARTÍCULOS 8, 9, 10 Y 11 DE LA LEY 41/2010, DE 29 DE DICIEMBRE)

Cuadro 1 Estructura, funciones y procesos de los ecosistemas marinos de especial importancia a efectos de lo dispuesto en el artículo 8.3 a) y en los artículos 9 y 11

Tema	Elementos del ecosistema	Parámetros y características posibles (nota 1)	Descriptorios cualitativos pertinentes contemplados en el anexo II (notas 2 y 3)
Especies	Grupos de especies (nota 4) de aves marinas, mamíferos marinos, reptiles marinos, peces y cefalópodos de la región o subregión marina.	Variación espacial y temporal de cada especie o población: – Distribución, abundancia y/o biomasa. – Estructura por tallas, edades y sexos. – Tasas de fecundidad, supervivencia y mortalidad/lesiones. – Comportamiento, incluidos los desplazamientos y la migración. – Hábitat de la especie (extensión, idoneidad). – Composición específica del grupo.	(1); (3)
Hábitats	Grandes tipos de hábitats de la columna de agua (pelágicos) y del fondo marino (bentónicos) (nota 5) u otros tipos de hábitats, incluidas sus comunidades biológicas asociadas en toda la región o subregión marina.	Para cada tipo de hábitat: – Distribución y extensión de los hábitats (y, en su caso, volumen). – Composición de las especies, abundancia y/o biomasa (variación espacial y temporal). – Estructura de las especies por tallas y edades (si procede). – Características físicas, hidrológicas y químicas. Además, en el caso de los hábitats pelágicos: – Concentración de clorofila a – Frecuencia y extensión espacial de las floraciones de plancton	(1); (6)
Ecosistemas, incluidas las redes tróficas.	Estructura, funciones y procesos de los ecosistemas incluidos: – características físicas e hidrológicas – características químicas – características biológicas – funciones y procesos	Variación espacial y temporal de: – Temperatura y hielo. – Hidrología (regímenes de olas y corrientes, surgencia, mezclado, tiempo de residencia, aporte de agua dulce, nivel del mar). – Batimetría. – Turbidez (cargas de limo/sedimentos), transparencia, sonido. – Sustrato y morfología del fondo marino. – Salinidad, nutrientes (N, P), carbono orgánico, gases disueltos (pCO ₂ , O ₂) y pH. – Relaciones entre los hábitats y las especies de aves marinas, mamíferos, reptiles, peces y cefalópodos. – Estructura comunidades pelágico-bentónicas. – productividad.	(1); (4)

Notas sobre el cuadro 1.

Nota 1: Se presenta una lista indicativa de los parámetros y características de las especies, hábitats y ecosistemas que refleja los parámetros afectados por las presiones indicadas en el cuadro 2 del presente anexo y que son relevantes y pertinentes para los criterios que la Comisión establezca con arreglo al artículo 9.3 de la Directiva 2008/56/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008. Los parámetros y características específicos que deban utilizarse para el seguimiento y la evaluación deben determinarse con arreglo a los requisitos de la presente ley, incluidos los contemplados en sus artículos 8 a 11.

Nota 2: Los números de esta columna remiten a los puntos numerados del anexo II.

Nota 3: Solo se enumeran en el cuadro 1 los descriptorios cualitativos basados en el estado (1), (3), (4) y (6), para los cuales la Comisión establezca criterios con arreglo al artículo 9.3 de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008. Todos los demás descriptorios cualitativos indicados en el anexo II, basados en las presiones, pueden ser pertinentes para cada tema.

Nota 4: Estos grupos de especies se especifican con mayor detalle en la parte II del anexo de la Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión, de 17 de mayo de 2017, por la que se establecen los criterios y las normas metodológicas aplicables al buen estado medioambiental de las aguas marinas, así como especificaciones y métodos normalizados de seguimiento, evaluación, y por lo que se deroga la Decisión 2010/477/UE

Nota 5: Estos grandes tipos de hábitats se especifican con mayor detalle en la parte II del anexo de la Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión de 17 de mayo de 2017.

Cuadro 2 Presiones antropogénicas, utilizaciones y actividades humanas en el medio marino o que le afectan

2a. Presiones antropogénicas sobre el medio marino de especial importancia a efectos del artículo 8.3.a) y b) y de los artículos 9, 10 y 11

Tema	Presión (nota 1)	Parámetros posibles	Descriptorios cualitativos pertinentes contemplados en el anexo II (notas 2 y 3)		
Biológicas	Introducción o propagación de especies alóctonas.	Intensidad y variación espacial y temporal de la presión sobre el medio marino y, en su caso, en la fuente. Para la evaluación de los impactos medioambientales de la presión, se seleccionarán en el cuadro 1 los elementos y parámetros pertinentes del ecosistema.	(2)		
	Introducción de organismos patógenos microbianos.				
	Introducción de especies genéticamente modificadas y translocación de especies autóctonas.				
	Pérdida o cambio de comunidades biológicas naturales debido al cultivo de especies animales o vegetales.				
	Perturbación de especies (por ejemplo, en sus zonas de cría, descanso y alimentación) debido a la presencia humana.				
	Extracción o mortalidad / lesiones de especies silvestres, incluidas especies objetivo y no objetivo (mediante la pesca comercial y recreativa y otras actividades).		(3)		
Físicas	Perturbaciones físicas del fondo marino (temporales o reversibles).		Intensidad y variación espacial y temporal de la presión sobre el medio marino y, en su caso, en la fuente. Para la evaluación de los impactos medioambientales de la presión, se seleccionarán en el cuadro 1 los elementos y parámetros pertinentes del ecosistema.	(6); (7)	
	Pérdidas físicas (debido a un cambio permanente del sustrato o la morfología del fondo marino y a la extracción de sustrato del fondo marino).				
	Cambios de las condiciones hidrológicas.				
Sustancias, basuras y energía	Aporte de nutrientes: fuentes difusas, fuentes puntuales, deposición atmosférica.			Intensidad y variación espacial y temporal de la presión sobre el medio marino y, en su caso, en la fuente. Para la evaluación de los impactos medioambientales de la presión, se seleccionarán en el cuadro 1 los elementos y parámetros pertinentes del ecosistema.	(5)
	Aporte de materias orgánicas: fuentes difusas y fuentes puntuales.				(8); (9)
	Aporte de otras sustancias (por ejemplo, sustancias sintéticas, sustancias no sintéticas, radionucleidos): fuentes difusas, fuentes puntuales, deposición atmosférica, incidentes grave.				
	Aporte de basuras (basuras sólidas, incluidas microbasuras.)	(10)			
	Aporte de sonido antropogénico (impulsivo, continuo).	(11)			
	Aporte de otras fuentes de energía (incluidos campos electromagnéticos, luz y calor).				
	Aporte de agua: fuentes puntuales (por ejemplo, salmuera).				

*2b. Utilizaciones y actividades humanas en el medio marino o que afectan de especial importancia a efectos del artículo 8.3.b) y c) (sólo las actividades señaladas con un asterisco * son pertinentes a efectos del artículo 8.3.c) y los artículos 10 y 13)*

Tema	Actividad
Reestructuración física de ríos, del litoral o del fondo marino (gestión del agua).	Recuperación de tierras.
	Canalización y otras modificaciones de cursos de agua.
	Defensa costera y protección contra las inundaciones*.
	Infraestructuras mar adentro (excepto las destinadas a explotación de petróleo, gas o energías renovables)*.
Extracción de recursos no vivos.	Reestructuración de la morfología del fondo marino, incluido el dragado y el depósito de materiales*.
	Extracción de minerales (roca, minerales metálicos, grava, arena, conchas)*.
	Extracción de petróleo y gas, incluida la infraestructura*.
	Extracción de sal*.
	Extracción de agua*.

§ 2 Ley de protección del medio marino

Tema	Actividad
Producción de energía.	Generación de energías renovables (energía eólica, undimotriz y mareomotriz), incluida la infraestructura*. Generación de energías no renovables. Transporte de electricidad y comunicaciones (cables)*.
Extracción de recursos vivos.	Pesca y marisqueo (profesional, recreativa)*. Transformación de pescado y marisco*. Recolección de plantas marinas*. Caza y recolección para otros fines*.
Cultivo de recursos vivos.	Acuicultura marina, incluida la infraestructura*. Acuicultura de agua dulce. Agricultura. Silvicultura.
Transporte.	Infraestructura de transportes*. Transporte marítimo*. Transporte aéreo. Transporte terrestre.
Usos urbanos e industriales.	Usos urbanos. Usos industriales. Tratamiento y eliminación de residuos*.
Turismo y ocio.	Infraestructuras de turismo y ocio*. Actividades de turismo y ocio*.
Seguridad/defensa.	Operaciones militares (salvo lo dispuesto en el artículo 2, apartado 4).
Educación e investigación.	Actividades de investigación, seguimiento y educación*.

Notas sobre el cuadro 2.

Nota 1: Las evaluaciones de las presiones deberían abordar sus niveles en el medio marino y, en su caso, las tasas de aporte (de fuentes terrestres o atmosféricas) al medio marino.

Nota 2: Los números de esta columna remiten a los puntos numerados del anexo II.

Nota 3: Sólo se enumeran en el cuadro 2a los descriptores cualitativos basados en las presiones (2), (3), (5), (6), (7), (8), (9), (10) y (11), para los cuales la Comisión establezca criterios con arreglo al artículo 9.3 de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008. Todos los demás descriptores cualitativos indicados en el anexo II, basados en el estado, pueden ser pertinentes para cada tema.

ANEXO II

Descriptores cualitativos para determinar el buen estado ambiental (referente al artículo 9)

(1) Se mantiene la biodiversidad. La calidad y la frecuencia de los hábitat y la distribución y abundancia de especies están en consonancia con las condiciones fisiográficas, geográficas y climáticas reinantes.

(2) Las especies alóctonas introducidas por la actividad humana se encuentran presentes en niveles que no afectan de forma adversa a los ecosistemas.

(3) Las poblaciones de todas las especies marinas explotadas comercialmente se encuentran dentro de los límites biológicos seguros, presentando una distribución de la población por edades y tallas que demuestra la buena salud de las reservas.

(4) Todos los elementos de las redes tróficas marinas, en la medida en que son conocidos, se presentan en abundancia y diversidad normales y en niveles que pueden garantizar la abundancia de las especies a largo plazo y el mantenimiento pleno de sus capacidades reproductivas.

(5) La eutrofización inducida por el ser humano se minimiza, especialmente los efectos adversos como pueden ser las pérdidas en biodiversidad, la degradación de los ecosistemas, las proliferaciones de algas nocivas y el déficit de oxígeno en las aguas profundas.

(6) La integridad de los fondos marinos se encuentra en un nivel que garantiza que la estructura y las funciones de los ecosistemas están resguardadas y que los ecosistemas bénticos, en particular, no sufren efectos adversos.

(7) La alteración permanente de las condiciones hidrográficas no afecta de manera adversa a los ecosistemas marinos.

(8) Las concentraciones de contaminantes se encuentran en niveles que no dan lugar a efectos de contaminación.

(9) Los contaminantes presentes en el pescado y otros productos de la pesca destinados al consumo humano no superan los niveles establecidos por la normativa comunitaria o por otras normas pertinentes.

(10) Las propiedades y las cantidades de basuras en el mar no resultan nocivas para el medio litoral y el medio marino.

(11) La introducción de energía, incluido el ruido subacuático, se sitúa en niveles que no afectan de manera adversa al medio marino.

Cuando el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considere que no es adecuado utilizar uno o varios de estos descriptores, proporcionará a la Comisión de la Unión Europea una justificación de las razones de esta consideración.

ANEXO III

Lista indicativa de las características que deben tenerse en cuenta para el establecimiento de objetivos ambientales (referente al artículo 10)

(1) Cobertura adecuada de los elementos que caracterizan el medio marino de la demarcación marina.

(2) Necesidad de establecer:

a) objetivos para determinar las condiciones ideales en función de la definición de buen estado ambiental;

b) objetivos mensurables y sus correspondientes indicadores que permitan el seguimiento y la evaluación; y

c) objetivos operativos relacionados con medidas de aplicación concretas que faciliten su ejecución.

(3) Especificación del estado ambiental que deba conseguirse o mantenerse y formulación de ese estado en propiedades mensurables de los elementos que caracterizan el medio marino de una demarcación marina.

(4) Coherencia del conjunto de objetivos. Ausencia de contradicción entre ellos.

(5) Especificación de los recursos necesarios para la consecución de los objetivos.

(6) Formulación de los objetivos, incluidos posibles objetivos provisionales, y el calendario de realización.

(7) Especificación de indicadores previstos para seguir los avances y orientar las decisiones de gestión de tal modo que se alcancen los objetivos.

(8) Si procede, especificación de puntos de referencia (puntos de referencia límite y objetivo).

(9) Consideración de las consecuencias económicas y sociales en la definición de los objetivos.

(10) Examen del conjunto de los objetivos ambientales, indicadores asociados, puntos de referencia límite y objetivo, para determinar si la consecución de los objetivos ambientales permitirá al medio marino de la demarcación marina ajustarse al estado ambiental deseado.

(11) Compatibilidad de los objetivos ambientales con los objetivos que la Unión Europea y el Reino de España se ha comprometido a alcanzar en virtud de los correspondientes acuerdos internacionales y regionales, utilizando aquéllos que sean más pertinentes para la demarcación marina de que se trate con objeto de alcanzar los objetivos ambientales establecidos.

(12) Tras articular los objetivos ambientales y los indicadores, examen del conjunto a la luz de los objetivos ambientales para determinar si la consecución de dichos objetivos permitirá al medio marino ajustarse al estado ambiental deseado.

ANEXO IV

Programas de seguimiento (referente al artículo 11)

- (1) Necesidad de proporcionar información que permita evaluar el estado ambiental y hacer una estimación de lo que queda por cubrir, así como los avances registrados, para alcanzar el buen estado ambiental.
- (2) Necesidad de producir la información que permita determinar los indicadores adecuados para los objetivos ambientales.
- (3) Necesidad de producir la información que permita evaluar el impacto de las medidas.
- (4) Necesidad de prever actividades para determinar la causa del cambio y las posibles medidas correctoras que deberían adoptarse para restablecer el buen estado ambiental, si se observan divergencias con el estado ambiental deseado.
- (5) Necesidad de proporcionar información sobre los agentes químicos presentes en las especies destinadas al consumo humano de las zonas de pesca.
- (6) Necesidad de prever actividades para confirmar que las medidas correctoras aportan los cambios deseados y no tienen efectos secundarios indeseables.
- (7) Necesidad de agrupar la información para cada una de las demarcaciones marinas.
- (8) Necesidad de garantizar la comparabilidad de los enfoques y métodos de evaluación dentro de cada demarcación marina o entre ellas.
- (9) Necesidad de formular prescripciones técnicas y métodos normalizados de seguimiento a escala comunitaria, para que los datos sean comparables.
- (10) Necesidad de garantizar, en la medida de lo posible, la compatibilidad con los programas existentes elaborados a escala regional e internacional para fomentar la coherencia entre programas y evitar las duplicaciones, utilizando las directrices de seguimiento que sean más pertinentes para la demarcación marina de que se trate.
- (11) Necesidad de incluir en la evaluación inicial una evaluación de los principales cambios que afectan a las condiciones ecológicas y, si procede, de los problemas nuevos o emergentes.
- (12) Necesidad de abordar en la evaluación inicial los elementos pertinentes mencionados en el anexo I, teniendo en cuenta su variabilidad natural, y evaluar la evolución hacia la consecución de los objetivos ambientales recurriendo, si procede, a los indicadores establecidos y a sus puntos de referencia límite u objetivo.

ANEXO V

Programas de medidas: Tipos de medidas (referente al artículo 13)

- (1) Control de las entradas: medidas de gestión que influyan en la intensidad autorizada de una actividad humana.
- (2) Control de las salidas: medidas de gestión que influyan en el nivel de perturbación autorizado de un elemento del ecosistema.
- (3) Control de la distribución espacial y temporal: medidas de gestión que influyan en el lugar y el momento en que se autoriza una actividad.
- (4) Medidas de coordinación de la gestión: instrumentos de garantía de dicha coordinación.
- (5) Medidas de mejora de la trazabilidad de la contaminación marina, cuando sean viables.
- (6) Incentivos económicos: medidas de gestión que, por su interés económico, inciten a los usuarios de los ecosistemas marinos a adoptar un comportamiento que contribuya a la consecución del objetivo de buen estado ambiental.
- (7) Instrumentos de atenuación y reparación: instrumentos de gestión que orienten las actividades humanas hacia una restauración de los elementos dañados de los ecosistemas marinos.
- (8) Comunicación, participación de los interesados y concienciación del público.
- (9) Estrategias de Conservación, Planes de Recuperación y Planes de Conservación de especies marinas incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas.
- (10) Estrategias y Planes o instrumentos de conservación y restauración de hábitat marinos incluidos en el Catálogo Español de hábitat en Peligro de Desaparición.

(11) Planificación espacial marina.

(12) Áreas Marinas Protegidas.

§ 3

Real Decreto 258/1989, de 10 de marzo, por el que se establece la normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
«BOE» núm. 64, de 16 de marzo de 1989
Última modificación: 22 de enero de 2011
Referencia: BOE-A-1989-6150

El régimen jurídico español sobre vertidos al mar de sustancias peligrosas viene establecido en la actualidad, entre otras disposiciones, por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que en su artículo 57.2 establece la necesidad de evitar el vertido de sustancias peligrosas a las aguas interiores y al mar territorial del Estado, y por la Instrucción para el vertido al mar de aguas residuales, aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de abril de 1977, en que se establecen dos listas de sustancias que, por su bioacumulabilidad, toxicidad y persistencia, deben estar fuertemente limitadas en los efluentes.

La incorporación de España a las Comunidades Europeas la hace destinataria de las Directivas Comunitarias, estando obligada a adoptar cuantas medidas resulten necesarias en orden al cumplimiento efectivo de las disposiciones en ellas contenidas.

La presente disposición tiene por objeto incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva del Consejo 76/464/CEE, de 4 de mayo de 1976, relativa a la contaminación causada por determinadas sustancias peligrosas vertidas en el medio acuático de la Comunidad y la normativa general establecida en la Directiva del Consejo 86/280/CEE, de 12 de junio de 1986, y a tal efecto se definen las normas de emisión y las condiciones especiales de control, correspondientes al vertido efectuado desde tierra en las aguas interiores y en el mar territorial, de afluentes que contengan o puedan contener sustancias peligrosas.

En su virtud, de acuerdo con el Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de marzo de 1989,

DISPONGO:

Artículo 1.º *Ambito de aplicación.*

1. El presente Real Decreto será de aplicación a todo vertido, efectuado desde tierra en las aguas interiores y en el mar territorial español, que pueda contener una o varias de las sustancias peligrosas indicadas en el anexo II.

Todo vertido de estas características requerirá una autorización previa expedida por el órgano correspondiente de la Comunidad Autónoma competente, en su caso, sin perjuicio

§ 3 Normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar

del otorgamiento por la Administración del Estado de la concesión del dominio público que resulte afectado.

2. Cuando los vertidos de sustancias peligrosas se hagan a través de un alcantarillado deberán en su caso ajustarse, en el plazo señalado por su respectiva autorización, a los valores límite y a las condiciones establecidas específicamente para cada una de dichas sustancias.

3. El presente Real Decreto:

a) Fija las normas de vertido en las aguas interiores y el mar territorial de sustancias peligrosas, entendiéndose como tales las mencionadas en el anexo II, para los vertidos procedentes de cualquier fuente, basándose en límites máximos de emisión para eliminar la contaminación por vertidos de sustancias de la lista 1 y en objetivos de calidad para reducir la contaminación por vertidos de sustancias de la lista II.

b) Establece el procedimiento para controlar el cumplimiento de las normas de vertido.

c) Regula el establecimiento de programas con el fin de evitar o eliminar la contaminación por las sustancias peligrosas mencionadas, cuando se trata de fuentes importantes de las mismas que no pueden ser sometidas a control de emisiones.

Artículo 2.º *Definiciones.*

A los efectos del presente Real Decreto se entiende por:

a) Aguas interiores: Las aguas situadas entre la costa y las líneas de base rectas establecidas por el Estado como límite interior del mar territorial. En el caso de los cursos de agua, dichas aguas interiores se extienden hasta el límite de las aguas continentales.

b) Límite de las aguas continentales: Lugar de los cursos de agua donde es sensible el efecto de las mareas o donde en ausencia de estas, como consecuencia de la presencia del agua de mar, aumenta sensiblemente la salinidad.

c) Vertido: La introducción en las aguas indicadas en el artículo 1.º de las sustancias enumeradas en el anexo II, con excepción de:

Vertidos de lodos de dragados.

Descargas operativas efectuadas desde buques y aeronaves al mar.

Vertido de residuos efectuado desde buques al mar.

d) Contaminación: Vertido de sustancias o de energía efectuado por el hombre en el medio acuático, directa o indirectamente, que tenga consecuencias que puedan poner en peligro la salud humana, perjudicar los recursos vivos y el sistema ecológico acuático, causar daños a los lugares de recreo u ocasionar molestias para otras utilidades legítimas de las aguas.

e) Valores límite: Las cantidades máximas admisibles vertidas durante un cierto periodo de tiempo y las concentraciones máximas admisibles en un vertido, que se fijarán específicamente para cada sustancia peligrosa.

f) Objetivos de calidad: Los requisitos y las concentraciones máximas admisibles en el medio acuático afectado por el vertido, que se fijarán específicamente para cada sustancia peligrosa.

g) Elaboración de sustancias: Cualquier instalación industrial que implique la producción, la transformación o la utilización de las sustancias peligrosas o cualquier otro procedimiento industrial al que sea inherente la presencia de las mismas.

h) Establecimiento industrial: Cualquier instalación en el que se lleve a cabo la elaboración de las sustancias peligrosas mencionadas o de cualquier otra sustancia que las contenga, o que dé origen a residuos que contengan tales sustancias.

i) Instalación ya existente: Cualquier establecimiento industrial que se encuentre en servicio antes de la entrada en vigor de la disposición que regule la normativa correspondiente a la sustancia específica de que se trate o dentro del plazo de doce meses posterior a la misma.

j) Instalación nueva: Cualquier establecimiento industrial puesto en servicio una vez transcurridos doce meses desde la entrada en vigor de la disposición que regule la normativa correspondiente a la sustancia específica de que se trate, o cualquier

§ 3 Normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar

establecimiento existente cuya capacidad para la elaboración de sustancias haya sido aumentada de manera significativa a partir de dicho plazo,

Artículo 3.º *Normas de emisión.*

1. Las normas de emisión fijadas por las autorizaciones expedidas en aplicación del artículo 1.º determinarán:

a) La concentración máxima de una sustancia admisible en los vertidos. En caso de dilución, el valor límite previsto en la letra a) del apartado 3 del artículo 1.º se dividirá por el factor de dilución.

b) La cantidad máxima de una sustancia admisible en los vertidos durante uno o varios períodos determinados. En caso necesario, esta cantidad máxima podrá además expresarse en unidad de peso del contaminante por unidad de un elemento característico de la actividad contaminante.

2. Para cada autorización la Comunidad Autónoma competente podrá fijar, en caso necesario, unas normas de emisión más exigentes que las que resulten de la aplicación de los valores límite que específicamente se establezcan para cada sustancia, teniendo en cuenta, en particular, la toxicidad, la persistencia y la bioacumulación de dicha sustancia en el medio acuático receptor del vertido.

3. Cuando no se respeten las normas de emisión, la Comunidad Autónoma competente adoptará todas las medidas oportunas para que se cumplan las condiciones de la autorización y, en caso necesario, para que se suspenda el vertido.

Artículo 4. *Excepciones.*

(Derogado)

Artículo 5.º *Condiciones.*

1. Las autorizaciones de vertido a que se refiere este Real Decreto habrán de revisarse al menos cada cuatro años.

2. Las autorizaciones para vertidos, procedentes de núcleos urbanos o instalaciones nuevas, solamente podrán otorgarse cuando se apliquen las normas correspondientes a los mejores medios técnicos disponibles, económicamente viables, para eliminar la contaminación. En el caso de que por razones técnicas no se aplicaran tales medios, la Comunidad Autónoma competente notificará esta circunstancia a la Administración del Estado previamente a toda resolución, no pudiendo otorgarse la autorización del vertido hasta que sea autorizada para ello, previa la tramitación prevista en estos casos, ante la Comisión de las Comunidades Europeas.

3. Para los vertidos de cada sustancia específica se establecerán los valores límite, los plazos fijados para que se cumplan dichos valores y el procedimiento de vigilancia y control aplicable en cada caso.

4. Los valores límite de las aguas residuales que contengan sustancias peligrosas se aplicarán en el colector de vertido o en otros puntos cuando ello fuera necesario y así se autorice.

Si las aguas residuales que contienen sustancias peligrosas fuesen tratadas en una planta destinada a eliminarlas, la Comunidad Autónoma competente podrá permitir que los valores límite se apliquen en el punto en el que las aguas residuales salgan de dicha planta.

5. El método de control y los métodos de medida de referencia que deberán utilizarse para determinar la presencia de sustancias peligrosas, se establecerán específicamente para cada una de ellas. Se podrán utilizar otros métodos de medida a condición de que los límites de detección, la precisión y la exactitud de dichos métodos sean al menos igual que los que se hayan previsto en cada caso.

Artículo 6.º *Vigilancia.*

La Comunidad Autónoma competente garantizará la vigilancia del medio acuático afectado por los vertidos estableciendo las redes de vigilancia correspondientes y realizará

§ 3 Normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar

un inventario de los vertidos efectuados que puedan contener sustancias peligrosas a las que se apliquen normas de emisión.

Artículo 7.º *Programas de eliminación de la contaminación.*

1. Se establecerán programas específicos para evitar o eliminar la contaminación procedente de fuentes importantes de sustancias de la lista I, inclusive aquellas múltiples y difusas, que no sean las fuentes de vertidos sometidas al régimen de los valores límites establecidos en las normas de emisión.

2. Dichos programas incluirán especialmente las medidas y las técnicas más apropiadas para garantizar la sustitución, la retención o el reciclaje de las sustancias mencionadas en el apartado anterior.

3. Los programas específicos deberán entrar en vigor en un plazo máximo de cinco años a partir de la fecha en que se especifiquen para cada sustancia las correspondientes normas de vertido.

4. Los programas también podrán incluir disposiciones específicas relativas a la composición y al empleo de sustancias o grupos de sustancias, así como productos, y tendrán en cuenta los progresos técnicos más recientes que sean económicamente viables.

5. Los programas determinarán también los plazos de su ejecución.

Artículo 8.º *Programas para reducir la contaminación.*

1. Se establecerán programas específicos para reducir la contaminación causada por los vertidos de sustancias de la lista II.

2. En las autorizaciones previas a dichos vertidos se señalará la norma de emisión correspondiente, calculada en función de los objetivos de calidad fijados en los programas indicados en el apartado anterior y referidos a la sustancia específica de que se trate.

3. Los programas también incluirán disposiciones específicas relativas a la composición y empleo de sustancias o grupos de sustancias, así como productos, y tendrán en cuenta los progresos técnicos más recientes económicamente viables.

4. Los programas determinarán los plazos de su ejecución y los resultados de su aplicación se comunicarán por la Administración del Estado a la Comisión de las Comunidades Europeas, de forma resumida.

Artículo 9.º *Transferencia de contaminación.*

La aplicación de las medidas adoptadas en virtud de lo establecido en este Real Decreto no podrá en ningún caso tener por efecto un aumento directo o indirecto de la contaminación del medio receptor, ni producir incrementos de contaminación de otros medios por las sustancias cuyo vertido se limita.

Artículo 10. *Funciones de las Comunidades Autónomas.*

Corresponde a las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptar todas las medidas precisas para el adecuado y eficaz cumplimiento de lo dispuesto en el presente Real Decreto y particularmente en las siguientes materias:

1. Puesta en práctica de las inspecciones, inventarias, vigilancias, muestreos y análisis que se disponen.

2. Designación de las unidades de recepción, ordenación y evaluación de los datos referentes a las características de los vertidos autorizados y a la calidad de las aguas para su comunicación directa a la Administración del Estado y para el traslado de los datos obtenidos, con las siguientes características:

a) Periodicidad anual. La reunión de esta información a la Administración del Estado deberá efectuarse dentro de la primera quincena del año siguiente a aquel al que se refieren los datos remitidos. Estos han de incluir como mínimo:

Los detalles relativos a las autorizaciones por las que se fijan las normas de emisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 58.1 de la Ley de Costas.

§ 3 Normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar

El inventario de los vertidos de sustancias peligrosas, los puntos donde se realizan éstos y los dispositivos de dispersión que poseen.

El cumplimiento de los valores límite o de los objetivos de calidad.

Los resultados y características de la vigilancia del medio acuático afectado por los vertidos, de acuerdo con lo indicado en la Sección B del anexo I.

Los programas de reducción de la contaminación y los resultados de su aplicación, que se comunicarán en forma resumida.

b) La información deberá remitirse usando formatos normalizados.

c) Las comunicaciones relativas a vertidos potencialmente muy peligrosos, de índole catastrófica o accidental, tendrán carácter urgente.

3. Propuesta de excepciones ante la Administración del Estado, para su traslado a la Comisión de las Comunidades Europeas, precisando las causas que las originan, los períodos de tiempo para los que se prevén y la localización y límites precisos de las aguas afectadas.

Artículo 11. *Funciones de la Administración del Estado.*

Son funciones de la Administración del Estado, con respecto a la materia regulada en el presente Real Decreto, todas aquellas que, en el ámbito de sus competencias, contribuyan al mejor cumplimiento de la misma y especialmente las siguientes:

1. La evaluación y análisis del conjunto de la información periódica comunicada por las distintas Comunidades Autónomas competentes.

2. La obtención de información mediante una red nacional para la determinación de las concentraciones de fondo de las sustancias peligrosas en el medio acuático de las aguas interiores y el mar territorial, a los efectos de la adopción, en su caso, de las medidas que corresponden al Estado para la limpieza de dichas aguas.

3. La elaboración de informes periódicos sobre el nivel de contaminación del medio acuático español para su comunicación a otras Administraciones Públicas, así como la elaboración de los informes de síntesis que sobre este tema deben remitirse a la Comisión de las Comunidades Europeas.

4. El establecimiento de métodos de medida de referencia y límites de detección.

5. El traslado a la Comisión de las Comunidades Europeas de las propuestas de excepción a que se refiere el apartado 3 del artículo 10, así como la notificación a las Comunidades Autónomas de las decisiones de aquélla.

6. La preparación de acuerdos con otros Estados, relativos a las aguas marítimas fronterizas y a las aguas internacionales, que afecten la calidad de las aguas interiores y del mar territorial.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los titulares de las autorizaciones de los vertidos de sustancias peligrosas actualmente existentes deberán ajustar, en el plazo señalado en cada caso por su respectiva autorización del vertido, las condiciones de ésta a las previstas en la disposición que regule la norma correspondiente a la sustancia específica de que se trate. Este plazo no podrá superar en cualquier caso los límites que se establezcan para cada una de las sustancias en la expresada norma.

DISPOSICIÓN ADICIONAL

Las facultades que el presente Real Decreto atribuye a la Administración del Estado se entenderán referidas al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de las que correspondan al de Transportes, Turismo y Comunicaciones sobre la limpieza de las aguas interiores y del mar territorial y lucha contra la contaminación marina.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.

Se faculta al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para, previo informe del de Industria y Energía, dictar cuantas disposiciones sean necesarias a fin de ampliar o modificar las listas I y II de sustancias peligrosas, contenidas en el anexo II del presente Real Decreto, así como para desarrollarlo respecto de cada sustancia específica, de acuerdo con las correspondientes directivas de la Comunidad Económica Europea.

Segunda.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Disposiciones generales

(Derogado)

SECCION A

(Derogada)

SECCION B

(Derogada)

SECCION C

(Derogada)

ANEXO II

Lista I de categorías y grupos de sustancias

(Derogado)

§ 4

Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 13, de 15 de enero de 2013
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2013-408

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, que confiere al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante, los artículos 263 y 264.1 y 2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, otorgan al Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, la facultad de aprobar el Plan Nacional de Servicios de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino. Los planes que en estas materias aprueben las comunidades autónomas deben acomodarse a las directrices sobre coordinación y movilización de recursos que figuren en el Plan Nacional.

A su vez, el artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia para dictar la legislación básica en materia de medio ambiente. En este sentido, el artículo 110 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en su apartado l) atribuye al Estado la ejecución de los acuerdos y convenios internacionales en materia de su competencia, pudiendo adoptar las medidas adecuadas para su observancia.

Asimismo, el artículo 110 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, confiere al Estado facultades de tutela y salvaguarda del dominio público estatal al amparo del mandato objeto del artículo 132.2 de la Constitución Española, de acuerdo con los criterios jurisprudenciales establecidos por el Tribunal Constitucional en la Sentencia 149/1991, de 4 de julio, conforme a la cual la titularidad estatal sobre los bienes de dominio público marítimo-terrestre implica que el Estado está obligado a proteger el demanio marítimo-terrestre a fin de asegurar el mantenimiento de su integridad física o jurídica, así como su uso público.

En aplicación del artículo 149.1.29.^a de la Constitución Española, referido a la competencia exclusiva del Estado sobre seguridad pública, la Ley 2/1985, de 21 de enero, de Protección Civil, y su normativa de desarrollo, regulan las actuaciones a desempeñar y la coordinación a poner en práctica entre las Administraciones Públicas para hacer frente a las situaciones de grave riesgo colectivo, calamidad pública o catástrofe extraordinaria que puedan afectar al territorio español.

De otra parte, el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, conocido por las siglas OPRC 90, y su Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, conocido por las siglas OPRC-HNS 2000, ratificados por España el 12 de enero de 1994 y el 27 de enero de 2005 respectivamente, tienen como objetivo la cooperación internacional y la asistencia mutua en incidentes mayores de contaminación marina, y el desarrollo y mantenimiento en los Estados

§ 4 Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

Parte de la adecuada capacidad de preparación y respuesta frente a emergencias de contaminación marina de todos los niveles, ya sea ésta causada por hidrocarburos o por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Tanto el Convenio OPRC 90 como el Protocolo OPRC-HNS 2000 están en vigor, de forma general y para España, desde el 13 de mayo de 1995 y el 14 de junio de 2007 respectivamente.

El Convenio OPRC 90 determina en su artículo 6 la obligación de establecer, por los Estados Parte, un «Sistema Nacional» para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Por su parte, el Protocolo OPRC-HNS 2000 en su artículo 4 establece esta misma obligación para los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. El Sistema Nacional deberá cubrir por tanto ambas fuentes posibles de contaminación marina.

En aplicación de lo dispuesto en las normas anteriormente citadas, el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, ha constituido la normativa fundamental aplicable a nivel nacional en el ámbito de la contaminación, si bien, como su denominación manifiesta, circunscrita al ámbito de los hidrocarburos. A su vez, el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental se aprobó para hacer frente a los supuestos de contaminación por hidrocarburos y contiene recomendaciones para la elaboración de los planes territoriales, competencia de las comunidades autónomas, y de los planes interiores, referidos a instalaciones mar adentro, puertos, terminales marítimos o a industrial litorales.

Sin embargo, las disposiciones anteriormente citadas regulan los sucesos de contaminación marina que tengan por causa el vertido de hidrocarburos, sin contemplar ni regular aquellos supuestos en que la causa de la contaminación venga dada por otras sustancias distintas de los hidrocarburos.

A efectos de cubrir el vacío legal expuesto y de acuerdo con las disposiciones anteriormente citadas, a fin de cumplimentar los mandatos que éstas establecen, se hace preciso crear y regular un sistema de organización interadministrativa que constituya el instrumento técnico y de coordinación entre las diversas administraciones públicas con competencia en la materia, susceptible de proporcionar una respuesta adecuada a los supuestos de contaminación del medio marino y de la ribera del mar, respetando en todo caso las competencias y funciones que a las comunidades autónomas litorales y a las ciudades de Ceuta y Melilla atribuye el ordenamiento jurídico, de conformidad con lo previsto en sus estatutos de autonomía.

Fruto de lo anteriormente expuesto, este real decreto proporciona los mecanismos de respuesta ante los diversos sucesos e incidentes derivados de la contaminación marítima y de la ribera del mar, mediante la creación de los órganos precisos y el desarrollo de los sistemas de relación y coordinación de las diversas administraciones públicas competentes en la materia a efectos de garantizar una actuación eficaz respecto de los supuestos de contaminación.

Debe señalarse también que la disponibilidad de un marco normativo para la coordinación integral en el ámbito de la lucha contra la contaminación marina accidental constituye un asunto de especial interés para el Sistema Nacional de Gestión de Situaciones de Crisis. Así como, que desde la perspectiva del ámbito funcional de la contaminación marítima, el nuevo marco normativo que establece este real decreto se configura como un medio complementario de los instrumentos de planificación y salvaguarda derivados del mandato de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino y del establecimiento de las estrategias marinas que dicha ley regula, con sujeción a los distintos ámbitos funcionales delimitados por la política de prevención de la contaminación marítima en el marco de la política y objetivos de la marina mercante y en el de la protección y buen estado ambiental del medio marino.

Este real decreto ha sido informado por las comunidades autónomas litorales y por las ciudades de Ceuta y Melilla, que han colaborado en su elaboración. Así mismo, se ha sometido a informe de la Comisión Nacional de Protección Civil, de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, que han manifestado su aprobación, y de otros departamentos

§ 4 Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

ministeriales, entre ellos el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y el Ministerio de Defensa.

En su virtud, a propuesta conjunta de la Ministra de Fomento, del Ministro del Interior y del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de diciembre de 2012,

DISPONGO:

Artículo único. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, que se adjunta a este real decreto y que será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

Disposición adicional primera. *Plazo para la elaboración de los planes.*

Las autoridades dependientes de la Administración General del Estado responsables de la aprobación de los planes, así como cualquier entidad privada que, de acuerdo con este real decreto, deba elaborar y aplicar un plan de contingencias por contaminación marina, deberán disponer del mismo en el plazo más breve posible y, en todo caso, antes de 12 meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente norma.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio del plazo que puedan establecer las autoridades competentes de las distintas administraciones territoriales implicadas en el Sistema Nacional de Respuesta para la elaboración de sus planes.

Disposición adicional segunda. *Colaboración para la elaboración de los planes.*

Los Ministerios de Fomento, de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y del Interior prestarán a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla que lo soliciten el asesoramiento y la colaboración necesarios para lograr la mejor coordinación posible de los distintos planes territoriales, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional tercera. *Zona de mar adentro.*

Se faculta al Ministro de Fomento para fijar la zona de «mar adentro» a que se refiere el apartado 4 del artículo 4 del Sistema Nacional de Respuesta, con sujeción a los requisitos exigidos por el artículo II a), i) ii) del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969, previo informe del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y con sujeción a los límites de las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción de acuerdo con la legislación vigente, en orden a determinar cuando una instalación marítima situada mar adentro queda sujeta a lo dispuesto por el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina.

Disposición adicional cuarta. *Planes interiores marítimos de instalaciones que manejan en el ámbito marítimo y portuario sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos.*

Las instalaciones que manejan en el ámbito marítimo y portuario sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos, y que se encuentran por tanto fuera del ámbito de aplicación del Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, deberán aprobar sus planes interiores marítimos según lo dispuesto en este real decreto.

Disposición adicional quinta. *Implicaciones en el ámbito de la planificación de protección civil de sucesos de contaminación costera.*

Los planes de contingencia que integran el subsistema costero del Sistema Nacional de Respuesta se integrarán, en su caso, en el sistema de respuesta de protección civil, en el nivel territorial que en cada caso corresponda, en aquellos supuestos de contaminación costera que puedan afectar a la seguridad de las personas y de los bienes.

Disposición transitoria única. *Vigencia de los planes existentes.*

1. Los planes interiores de contingencias por contaminación marina accidental para las instalaciones que manejan hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, regulados en el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, tendrán la consideración de planes interiores marítimos a efectos de este real decreto y continuarán vigentes sin necesidad de modificación. Para las modificaciones de los citados planes que requieran de una nueva aprobación, así como para la aprobación de nuevos planes, se estará a lo dispuesto en el artículo 4 del Sistema Nacional de Respuesta y, en lo que no contradiga a este último precepto, en el artículo 3 del Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero.

2. Los planes territoriales existentes hasta la fecha mantendrán su vigencia en tanto se adaptan a lo dispuesto en este real decreto.

3. Hasta la entrada en vigor del Plan Marítimo Nacional que se crea en este real decreto, seguirá en vigor el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

De forma específica, el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, se deroga en la medida y con el alcance establecido en la disposición transitoria única de este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta de acuerdo con el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española que atribuye al Estado las competencias exclusivas en materia de marina mercante; con el artículo 149.1.23.^a que atribuye al Estado competencias para dictar legislación básica del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio y con el artículo 149.1.29.^a que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre seguridad pública.

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo normativo.*

Se habilita a los Ministros de Fomento, del Interior y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina

Artículo 1. *Objeto del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina.*

1. El Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina tiene por objeto establecer, ante un hecho de esta naturaleza, un marco general de actuación integrado por planes de contingencias de distinto rango y con el fin de:

a) Definir las líneas generales de actuación, de acuerdo con los requerimientos del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), su Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (OPRC-HNS 2000), y demás normativa internacional aplicable a la prevención y lucha contra la contaminación marina.

b) Definir las pautas de activación de los planes en función de unas situaciones de emergencia establecidas de acuerdo con la gravedad del suceso.

c) Establecer fórmulas de coordinación para los supuestos en que se encuentren activados varios planes de forma simultánea.

d) Establecer un protocolo de comunicación de la activación de los planes.

e) Definir las actuaciones de las diversas administraciones públicas competentes, así como de otras instituciones públicas y privadas, en la utilización de medios aplicables en la lucha contra la contaminación marina.

f) Adecuar la coordinación y colaboración entre todas las administraciones públicas competentes y entidades públicas y privadas, que dispongan de medios de lucha contra la contaminación.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de lo dispuesto en este Sistema Nacional de Respuesta, se entiende por:

a) «Suceso de contaminación marina»: un acontecimiento o serie de acontecimientos del mismo origen que supongan la introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias o energía que provoquen o puedan provocar efectos nocivos (como riesgos para la salud humana, perjuicios a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos o costeros, incluida la pérdida de biodiversidad, los obstáculos a las actividades marítimas, especialmente a la pesca, al turismo, a las actividades de ocio y demás usos legítimos del mar, una alteración de la calidad de las aguas marinas que limite su utilización y una reducción de su valor recreativo, o, en términos generales, un menoscabo del uso sostenible de los bienes y servicios marinos), y que exijan medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.

b) «Costa»: la ribera del mar y de las rías, tal como se define en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, así como aquellos elementos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre susceptibles de ser afectados por la contaminación marina (acantilados, islotes, accesiones, etc.) y que se definen en el artículo 4 de dicha ley.

c) «Instalaciones marítimas»: recintos o estructuras situadas en los puertos, en la costa o mar adentro, provistos de los medios necesarios para llevar a cabo actividades comerciales o industriales con riesgo de producir sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos, así como aquellas otras que, en su caso, determine la administración marítima.

d) «Terminal de manipulación de mercancías»: aquella instalación marítima destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o en el modo marítimo, que puede incluir superficies anejas para depositar mercancías y elementos de transporte.

e) «Plan de contingencias»: instrumento jurídico y técnico por el que se regulan los procedimientos de organización y actuación de las administraciones públicas y entidades públicas y privadas, comprensivo de la estructuración, disposición de medios personales y materiales y la dirección y seguimiento de las operaciones ante un suceso de contaminación marina.

f) «Ámbito de aplicación de los planes de contingencias»: espacio afectado, o con riesgo de ser afectado, por un suceso de contaminación en el que se ejecutan las actuaciones

previstas en los distintos planes. En los puertos, el ámbito de aplicación quedará definido por su zona l o interior de las aguas portuarias en el caso de puertos de interés general, o por la zona interior de sus aguas portuarias, delimitada por sus diques de abrigo o elemento geográfico equivalente, en el caso de puertos autonómicos. En las instalaciones o terminales, el ámbito de aplicación será el espacio de agua que bordee la instalación o terminal y cuya anchura será el doble de la eslora del mayor buque que pueda operar en la misma y en todo caso como mínimo 100 metros de radio, salvo en las plataformas petrolíferas en cuyo caso la anchura será de un radio de una milla.

g) «Medidas de emergencia y respuesta inmediata»: decisiones y actuaciones que tienen por objetivo la prevención y evitación de nuevos daños y la reparación de los ya producidos.

h) «Peligrosidad»: capacidad intrínseca de una sustancia o potencialidad de un suceso de contaminación marina para ocasionar, directa o indirectamente, daños a las personas, perjuicios materiales y deterioro del medio ambiente.

i) «Zona especialmente vulnerable»: aquella que por sus valores naturales, su ubicación geográfica, o los intereses generales a proteger, precise de un especial grado de protección, y así se encuentre clasificada en el plan territorial de la comunidad autónoma correspondiente o de las ciudades de Ceuta y Melilla, o en el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar.

Artículo 3. *Subsistemas de respuesta.*

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, cuyos ámbitos de actuación serán las aguas marítimas y la costa, respectivamente.

1. El subsistema marítimo está integrado por los siguientes planes de contingencias:

a) Plan Marítimo Nacional: plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que afecte o pueda afectar a las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en el marco del artículo 264 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante.

b) Plan interior marítimo: plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que se produzca dentro de su ámbito de aplicación, en un puerto, un terminal marítimo de manipulación de mercancías, una plataforma marina de exploración o explotación de recursos naturales en el mar, así como cualquier otra instalación marítima situada en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Podrán formar parte del subsistema marítimo las estructuras organizativas de los medios disponibles de las comunidades autónomas o de las ciudades de Ceuta y Melilla para hacer frente a determinadas operaciones en la mar. Tales estructuras deberán integrarse con el Plan Marítimo Nacional, en los términos previstos en este real decreto, y de acuerdo con los criterios del vigente Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, así como con los posibles acuerdos o convenios específicos que pudieran existir a estos efectos.

2. El subsistema costero está compuesto por los siguientes planes de contingencias:

a) Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación: plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que afecte o pueda afectar a la costa y que requiera la intervención de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y, en su caso, del Ministerio del Interior, atendiendo a los criterios de activación previstos en los artículos 7 y 8 de este real decreto.

b) Planes territoriales de comunidades autónomas y de ciudades de Ceuta y Melilla de protección de la ribera del mar contra la contaminación (en adelante planes territoriales): plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que afecte o pueda afectar a la costa de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla.

c) Planes locales de protección de la ribera del mar contra la contaminación (en adelante planes locales): plan de contingencias ante un suceso de contaminación que afecte o pueda afectar al ámbito territorial de una entidad local costera.

Artículo 4. *Elaboración y aprobación de los planes de contingencias integrados en el Sistema Nacional de Respuesta.*

La elaboración y aprobación de los distintos planes de contingencias se regirá por las siguientes normas:

1. El Plan Marítimo Nacional se elaborará y aprobará por el Ministerio de Fomento, con el apoyo técnico especializado del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para los aspectos específicos relacionados con la recuperación de especies, biodiversidad marina y zonas marinas con alguna figura de protección.

2. El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación, se elaborará y aprobará por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, previo informe de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, del Consejo Asesor de Medio Ambiente y de la Comisión Nacional de Protección Civil, con el apoyo técnico especializado del Ministerio de Fomento para los aspectos específicos relacionados con la preparación y lucha contra la contaminación en la costa proveniente de buques e instalaciones fijas y del Ministerio del Interior en lo relativo a la protección de personas y bienes.

3. Los planes territoriales serán elaborados y aprobados por las autoridades competentes de cada una de las comunidades autónomas litorales y ciudades de Ceuta y Melilla y serán homologados por la Comisión Nacional de Protección Civil, según lo previsto en la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

4. Los planes interiores marítimos, correspondientes a una instalación marítima situada «mar adentro» o en aguas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, deberán ser elaborados por las autoridades o empresas a cargo de los mismos y aprobados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, al Ministerio del Interior, al Ministerio de Defensa y, en su caso, a las autoridades competentes de cada una de las comunidades autónomas litorales y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

5. Los planes interiores marítimos, pertenecientes a puertos que no sean de titularidad estatal y a instalaciones marítimas situadas en la costa fuera del ámbito portuario estatal, deberán ser elaborados por las autoridades o empresas a cargo de los mismos, y aprobados por la comunidad autónoma o por la ciudad de Ceuta y Melilla en cuyo territorio se encuentren ubicados, previo informe vinculante de la capitanía marítima. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la correspondiente Delegación del Gobierno.

6. Los planes interiores marítimos, relativos a instalaciones situadas en el ámbito portuario de titularidad estatal, serán elaborados por las empresas a cargo de los mismos y aprobados por la capitanía marítima, previo informe vinculante de la comunidad o de las ciudades de Ceuta y Melilla en lo que afecte a la parte costera, y de la autoridad portuaria que, además, los tendrá en cuenta para la elaboración de su propio plan interior marítimo. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la Delegación del Gobierno.

7. Los planes interiores marítimos de los puertos de titularidad estatal, serán elaborados por las autoridades portuarias correspondientes y aprobados por la Dirección General de Marina Mercante, previo informe de la capitanía marítima y de la comunidad autónoma litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla, en su caso, que será vinculante en lo que afecte a la parte costera. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la Delegación del Gobierno.

8. Los planes locales serán elaborados y aprobados por la Administración local competente, en su caso, y homologados por la comunidad autónoma. Todo ello en los términos establecidos en la normativa autonómica correspondiente. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la Delegación del Gobierno.

Artículo 5. *Contenido de los distintos planes de contingencias.*

1. De acuerdo con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional y al objeto de contar con una terminología e indicadores homogéneos en todos los planes de contingencias, éstos deberán tener el siguiente contenido mínimo:

- a) Ámbito de aplicación del plan.

§ 4 Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

b) Análisis de riesgos y áreas vulnerables, en el que se hará una evaluación de los posibles riesgos de contaminación en función de las condiciones meteorológicas, oceanográficas y ambientales, así como de las características y condiciones de operación de las instalaciones, identificando, en su caso, las áreas más vulnerables a proteger, mediante los correspondientes mapas de sensibilidad de la zona incluida en su ámbito de aplicación. En los análisis de riesgos se tendrá en consideración en todo caso la posible peligrosidad para las personas de los distintos supuestos y tipos de contaminación marina susceptibles de afectar al área de la costa de que se trate.

c) Determinación de las circunstancias de activación del plan, según las fases y situaciones que puedan presentarse, en función de la gravedad del suceso y los medios materiales y humanos que es preciso movilizar.

d) Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta del plan, donde se identificarán los cargos directivos responsables de dirigir las operaciones, así como los equipos de respuesta incluidos en el plan, y los cometidos de cada uno de ellos.

e) Procedimiento de notificación de incidencias, donde se describirá el sistema de comunicación a las autoridades competentes, el contenido de las comunicaciones, así como la persona o departamento responsable de tal notificación.

f) Sistema de coordinación con otros planes, en el que se determinará el procedimiento de integración o coordinación del plan con otros de igual o superior rango, de acuerdo con los criterios establecidos en este Sistema Nacional de Respuesta.

g) Procedimiento de actuación, que definirá los protocolos que deberán ponerse en práctica en caso de contingencia, así como las medidas de respuesta inmediata que tienen por objetivo la prevención y evitación de nuevos daños y la reparación de los ya producidos.

h) Circunstancias en las que se declarará el fin de la contingencia, cuando pueda considerarse terminado el episodio de contaminación que la originó.

i) Inventario de medios disponibles bajo su ámbito de competencia, donde se describirán los medios materiales disponibles para la contención y recuperación de un derrame contaminante (equipos de protección personal, material de contención y recogida del derrame, equipos de limpieza y descontaminación, o depósitos y estaciones de gestión de residuos tóxicos y peligrosos, entre otros), incluyendo la identificación del lugar o lugares de depósito y los responsables de su custodia, mantenimiento y operación.

j) Programa de mantenimiento de los medios materiales disponibles, especificando los periodos de revisión y las operaciones de mantenimiento, de acuerdo con la experiencia previa y las indicaciones del fabricante de cada equipo.

k) Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del plan, donde se establecerán tanto los cursos teóricos de formación del personal adscrito a la lucha contra la contaminación, como los distintos niveles de ejercicios prácticos a realizar y su periodicidad.

l) Procedimiento de revisión del plan, en el que se definirán las condiciones y plazos para realizar revisiones periódicas del mismo, así como la constitución de una comisión encargada de los trabajos de revisión y del seguimiento de resultados en la aplicación práctica del plan.

2. Lo especificado en el presente artículo será de aplicación a los planes locales, de acuerdo con el régimen constitucional correspondiente al título competencial específico de que se trate en cada caso.

Artículo 6. *Órganos de dirección y respuesta de un plan de contingencias.*

1. La estructura de respuesta de un plan de contingencias, cualquiera que sea su rango, se adaptará a los esquemas adoptados por la Organización Marítima Internacional y deberá contar con los siguientes órganos:

a) Un Director de la Emergencia, cuyo cometido es activar o desactivar el plan, establecer las líneas generales de actuación y las directrices a seguir por los grupos de respuesta mediante la oportuna toma de decisiones, realizar el seguimiento de los resultados y mantener las relaciones institucionales entre las administraciones públicas competentes.

§ 4 Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

b) Un Comité Técnico Asesor, formado por expertos cuyos conocimientos en materias científicas, técnicas, jurídicas o económicas pudieran ser relevantes y cuyo cometido es asesorar al director de la emergencia.

c) Un Coordinador de Operaciones, a cuyo cargo está la dirección de los grupos de respuesta que actúan en la zona afectada, que ejercerá sus funciones con sujeción a las directrices que al efecto imparta el director de la emergencia.

d) Unos Grupos de Respuesta, encargados, según el plan al que estén adscritos, de la respuesta inmediata ante el riesgo (de explosión, incendio o riesgo químico, entre otros), del manejo de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados, de la adecuada gestión de los residuos recogidos, de la limpieza de áreas contaminadas y de la protección de la biodiversidad.

e) Un Gabinete de Relaciones Públicas, encargado de las relaciones con los medios de comunicación y de la difusión de los comunicados elaborados por el director de la emergencia sobre la evolución de la situación.

f) Un Grupo de Apoyo Logístico, encargado de atender a las necesidades de los grupos de respuesta.

2. Esta estructura de respuesta estará limitada en el tiempo, ya que sólo funcionará cuando se active un plan de contingencias, actuando a partir de ese momento y estando vigente tan sólo durante el tiempo que el plan permanezca activado.

3. Lo especificado en el presente artículo será de aplicación a los planes locales, de acuerdo con el régimen constitucional correspondiente al título competencial específico de que se trate en cada caso.

Artículo 7. *Fases y situaciones de emergencia.*

1. Para establecer las fases y situaciones de emergencia y activar el plan o planes correspondientes en el adecuado grado de respuesta, se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

a) Magnitud y peligrosidad del suceso de contaminación, clase y tipo del agente contaminante y lugar de la contaminación.

b) Superficie y vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas, atendiendo a razones económicas, ambientales, de protección de la salud y de la vida humana.

c) Medios necesarios.

2. Las fases y situaciones de emergencia son las siguientes:

I) Fase de alerta. La fase de alerta de un determinado plan o conjunto de planes del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, implicará la puesta en disposición de actuar de los medios y recursos movilizables, según el ámbito de competencias del plan o planes de que se trate y en el grado de respuesta que corresponda a las características del posible suceso.

II) Fase de emergencia. Se considerará fase de emergencia cuando, producido un suceso de contaminación marina, la prevención y reducción de los daños derivados o que puedan derivarse del mismo exige la movilización de medios y recursos de uno o más planes de los que integran el Sistema Nacional de Respuesta:

a) Situación 0: se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de pequeña magnitud y peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que la contaminación marina esté dentro del ámbito de aplicación de un plan interior marítimo o/y un plan local.

ii) Que la contaminación esté dentro del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.

iii) Que la contaminación afecte o pueda afectar exclusivamente y de forma limitada al frente costero de una entidad local.

En esta situación de emergencia, se activarán al menos, en el grado de respuesta adecuado, el plan interior marítimo o/y el plan local que corresponda.

b) Situación 1: se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de magnitud o peligrosidad media, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

§ 4 Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

i) Que los medios disponibles en los planes activados en la situación 0 resulten insuficientes para combatir la contaminación.

ii) Que la contaminación se hubiera producido fuera del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.

iii) Que por las circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada, aun siendo aplicable la situación 0, se considere necesario por parte de las autoridades responsables, activar los planes correspondientes a la situación 1 en el grado de respuesta que se estime oportuno.

iv) Que la contaminación afecte o pueda afectar al tramo de costa correspondiente a varios municipios limítrofes.

En esta situación de emergencia se activarán, en el grado de respuesta adecuado, además del plan interior marítimo, en su caso, al menos el plan territorial de la comunidad autónoma y/o de la ciudad de Ceuta o Melilla o los planes locales del ámbito correspondiente y, en su caso, el Plan Marítimo Nacional.

c) Situación 2: se producirá cuando tenga lugar alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que los medios disponibles en los planes activados en la situación 1 resulten insuficientes para combatir la contaminación.

ii) Que la zona afectada o amenazada sea especialmente vulnerable.

En esta situación de emergencia se activarán, en el grado de respuesta oportuno, los planes locales del ámbito correspondiente, el plan territorial de la comunidad autónoma o de la ciudad de Ceuta o Melilla afectada y, en su caso, el plan interior marítimo. El órgano de dirección del plan territorial podrá solicitar del Ministerio de Fomento el apoyo de medios marítimos y, en su caso, la activación del Plan Marítimo Nacional. Asimismo, el órgano de dirección podrá solicitar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la movilización de medios del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, integrándose dichos medios, en su caso, en el plan territorial.

d) Situación 3: se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que la contaminación afecte o pueda afectar a la costa de varias comunidades autónomas.

ii) Que la contaminación pueda afectar a las aguas o a la costa de Estados limítrofes.

iii) Que la contaminación se produzca en aguas bajo soberanía de los Estados limítrofes, pero que pueda poner en peligro, por su peligrosidad, extensión y proximidad geográfica, las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, o las costas españolas.

iv) Que, estando en peligro la seguridad de personas y bienes, la emergencia sea declarada de interés nacional por el Ministro del Interior, según lo establecido en la Norma Básica de Protección Civil, aprobada por el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril.

En esta situación de emergencia se activarán el Plan Marítimo Nacional y el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, además de los planes territoriales de las comunidades autónomas o de las ciudades de Ceuta y Melilla afectadas, así como, en su caso, los planes interiores marítimos y los planes locales correspondientes.

Artículo 8. *Activación y relación entre los distintos planes.*

1. Planes del subsistema marítimo:

a) Los planes interiores marítimos serán activados por la autoridad o empresa a cargo de los mismos, en el grado de respuesta adecuado.

b) La activación de un plan interior marítimo en fase de emergencia implicará la declaración de la fase de alerta del Plan Marítimo Nacional y del plan territorial correspondiente, así como de los esquemas de organización o funcionamiento de que dispongan en su caso las comunidades autónomas litorales o las ciudades de Ceuta y Melilla para hacer frente a determinadas actuaciones en la mar.

c) El Plan Marítimo Nacional será activado por la autoridad marítima cuando resulte necesario para la prevención o mitigación de los daños, con la consiguiente movilización de

§ 4 Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

los medios de intervención adscritos al mismo. La utilización de medios movilizados con anterioridad por los otros planes del subsistema marítimo se realizará en el marco de actuación del Plan Marítimo Nacional y siguiendo sus protocolos.

2. Planes del subsistema costero:

a) Los planes territoriales y los planes locales serán activados por las autoridades competentes en cada caso, en el grado de repuesta adecuado.

b) La activación de un plan local supondrá la declaración de la fase de alerta del correspondiente plan territorial. A su vez, la activación de un plan territorial supondrá la declaración de la fase de alerta del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación.

c) El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación será activado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. La movilización de medios de intervención del plan tendrá lugar según lo previsto en las situaciones 2 y 3 contempladas en el artículo 7.2 de este real decreto.

d) En el caso de que medios del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación sean movilizados en situación 2, dichos medios complementarán a los del plan territorial que hubiera sido activado. En tal caso, un representante del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, al cual corresponderá la coordinación de los medios aportados por el plan estatal, formará parte del centro de coordinación operativa desde el que se dirija la emergencia. En los casos de emergencia declarados como situación 3 la utilización de medios movilizados con anterioridad por los otros planes del subsistema costero se realizará en el marco de actuación del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación y siguiendo sus protocolos.

Artículo 9. *Protocolo de comunicación de activación de planes del subsistema marítimo.*

En el caso de activación de alguno de los planes del subsistema marítimo y con el objetivo de articular una respuesta adecuada y eficaz se establece el siguiente protocolo de comunicación:

1. Cuando la autoridad o empresa a cargo de un plan interior marítimo acuerde su activación, lo comunicará a las autoridades locales y autonómicas correspondientes y a la capitanía marítima que informará a la Delegación del Gobierno en la comunidad autónoma o ciudad de Ceuta o Melilla correspondientes y a los Servicios Provinciales de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. Cuando el órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla, que disponga de estructura organizativa y medios propios para hacer frente a las operaciones en la mar active dicha estructura, lo comunicará a las autoridades locales afectadas y a la Delegación del Gobierno, quien lo informará a la capitanía marítima, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

3. Cuando la autoridad marítima acuerde la activación del Plan Marítimo Nacional, lo comunicará inmediatamente al Departamento de Seguridad Nacional, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y a la Delegación del Gobierno, quien dará traslado de esta circunstancia a las Administraciones territoriales que pudieran verse afectadas.

Artículo 10. *Protocolo de comunicación de activación de planes del subsistema costero.*

En el caso de activación de alguno de los planes del subsistema costero y con el objetivo de articular una respuesta adecuada y eficaz se establece el siguiente protocolo de comunicación:

1. Cuando el órgano competente active un plan local, lo comunicará a su comunidad autónoma y a la Delegación del Gobierno en esa comunidad, quien informará a la capitanía marítima y a los Servicios Provinciales de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. Cuando el órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla active su correspondiente plan territorial, lo comunicará a las autoridades

locales afectadas y a la Delegación del Gobierno, quien lo informará a la capitanía marítima, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

3. La activación del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación deberá ser comunicada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a las autoridades autonómicas y locales afectadas, a través de las Delegaciones del Gobierno en dichas comunidades autónomas o en las ciudades de Ceuta y Melilla, a la Dirección General de la Marina Mercante, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y al Centro Nacional de Conducción de Situaciones de Crisis.

Artículo 11. *Coordinación de emergencias por autoridades designadas por las comunidades autónomas o por las ciudades de Ceuta y Melilla.*

1. El coordinador general de la emergencia será designado por la comunidad autónoma o por las ciudades de Ceuta y Melilla correspondientes siempre que los únicos planes activados sean un plan territorial o uno o varios planes locales de una misma comunidad autónoma junto con un plan interior marítimo.

2. La coordinación de actuaciones en el caso de activación simultánea de un plan interior marítimo y de un plan territorial que disponga de estructura organizativa y medios propios para hacer frente a determinadas operaciones en la mar, corresponderá al órgano de dirección del plan territorial, sin que esto suponga la alteración sustantiva en los esquemas básicos de organización o funcionamiento de los planes interiores marítimos.

3. Cuando la coordinación de la emergencia sea asumida por una autoridad designada por la comunidad autónoma o por las ciudades de Ceuta y Melilla, corresponderá a dicha autoridad incorporar a los órganos rectores de la emergencia a un representante de la Dirección General de Marina Mercante, que será normalmente el capitán marítimo competente por razón del lugar dónde se produzca el suceso, así como a un representante de la Dirección de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), a un representante de la Delegación del Gobierno y a un representante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Si se encuentran activados también planes interiores marítimos, deberá garantizarse asimismo la representación de las autoridades e instancias portuarias.

Artículo 12. *Coordinación entre planes del subsistema marítimo y del subsistema costero, cuando está activado el Plan Marítimo Nacional.*

1. En los casos en que se activen planes interiores marítimos junto al Plan Marítimo Nacional, la coordinación de actuaciones corresponderá al órgano de dirección de éste, sin que esto suponga la alteración sustantiva en los esquemas básicos organizativos o de funcionamiento de los planes interiores marítimos.

2. Los planes interiores marítimos, los planes locales y los planes territoriales de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán coordinarse y adaptarse al Plan Marítimo Nacional, en los términos del artículo 264 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 27/1992, en aquellos aspectos que impliquen actuaciones en la mar.

3. En caso de activación conjunta de un plan territorial y del Plan Marítimo Nacional (situaciones 1 o 2), se constituirá un órgano de coordinación formado por un representante de la Delegación del Gobierno, el capitán marítimo y el jefe de la demarcación de costas competentes por razón del lugar dónde se produzca el evento, así como por tres representantes designados por la comunidad autónoma afectada.

Artículo 13. *Declaración y coordinación general de una emergencia en situación 3.*

En el caso de que concurra alguna de las circunstancias que definen una emergencia de situación 3, la estructura y funciones de los órganos de coordinación de planes, que responderá al principio de mando único es la que se establece a continuación:

1. El Coordinador General, que declarará la situación 3 de emergencia, establecerá las prioridades de actuación en cada caso, de acuerdo con la información disponible, y facilitará

la comunicación y la toma de decisiones conjuntas entre los directores de los planes activados.

La coordinación general corresponderá al Ministro de Fomento (o alternativamente al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, cuando no está activado plan alguno del subsistema marítimo), salvo en aquellas emergencias que den lugar a contaminación de la costa que pueda afectar a la seguridad de personas y bienes y sean declaradas de interés nacional conforme a la normativa vigente en materia de protección civil, en las que las funciones de coordinador general corresponderán al Ministro del Interior.

Declarada por el coordinador general la situación 3 de emergencia, se determinará la activación, por las autoridades que en cada caso correspondan, de los planes que integran el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina y que puedan verse afectados por la situación de emergencia.

2. Un Consejo de Dirección, cuyas misiones principales serán asesorar al coordinador general en la toma de decisiones y aportar información adicional sobre las características de las áreas a proteger.

3. Un Consejo Técnico Asesor, cuya misión es facilitar al coordinador general y a los directores de los planes activados información científica y técnica relativa a las características y comportamiento del producto contaminante, al medio afectado por la contaminación, o a cualquier otro aspecto que pudiera resultar relevante para la toma de decisiones, así como asistencia jurídica en la toma de decisiones.

4. Un Consejo Económico, cuya misión es contabilizar los gastos ocasionados con motivo de la contaminación y asesorar en los procedimientos administrativos de contratación, así como coordinar las reclamaciones correspondientes.

5. Un Centro de información y relaciones con los medios de comunicación social.

Artículo 14. *Composición de los órganos de coordinación de emergencias en situación 3.*

En situación 3, la composición de los órganos mencionados será la siguiente:

a) El Consejo de Dirección estará integrado por el Director General de la Marina Mercante, el Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, el Director General de Protección Civil y Emergencias, el Director del Departamento de Seguridad Nacional, el Director General de Política de Defensa y el Almirante Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada, y los directores de los planes territoriales y locales que estén activados. Los miembros del Consejo de Dirección podrán delegar en cada caso concreto en la persona de su organización que consideren más adecuada.

b) El Consejo Técnico Asesor estará integrado por el Director del Instituto Español de Oceanografía, el Presidente de la Agencia Estatal de Meteorología, el Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Director del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, el Jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, un representante de la Unidad Militar de Emergencias, el Director y el Jefe de Operaciones de SASEMAR, el Abogado del Estado Jefe correspondiente al departamento ministerial del coordinador general de la emergencia, así como un representante designado por la autoridad competente de cada uno de los planes territoriales que estén activados, o las personas en las que estos deleguen, y aquellos expertos nacionales o internacionales que sean requeridos para ello por el coordinador general de la emergencia.

c) El Consejo Económico estará integrado por los subdirectores generales o equivalentes responsables de los asuntos económicos en los centros directivos correspondientes a los integrantes del consejo de dirección, o las personas en las que estos deleguen.

d) El Centro de información estará integrado por miembros del gabinete de prensa del ministerio que corresponda al coordinador general de la emergencia, junto con los representantes de los distintos departamentos y comunidades autónomas o ciudades de Ceuta y Melilla concernidos.

§ 5

Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 107, de 2 de mayo de 2014
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2014-4651

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, conocido por las siglas OPRC 90, y su Protocolo contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, conocido por las siglas OPRC-HNS 2000, fueron ratificados por España el 12 de enero de 1994 y el 27 de enero de 2005 respectivamente.

Ambos instrumentos internacionales tienen como objetivo la cooperación internacional y la asistencia mutua en incidentes mayores de contaminación marina, y el desarrollo y mantenimiento en los Estados Parte de la adecuada capacidad de preparación y respuesta frente a emergencias de contaminación marina de todos los niveles, ya sea ésta causada por hidrocarburos o por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Estos dos textos legales reconocen que ante un suceso de contaminación marina es fundamental actuar con prontitud y eficacia, a fin de reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso. Asimismo, se subraya la importancia de hacer preparativos eficaces para luchar contra los sucesos de contaminación, entre los cuales es pieza angular la elaboración de planes de contingencia.

Por ello, el Convenio OPRC 90 determina en su artículo 6 la obligación de establecer, por los Estados Parte, un «Sistema Nacional» para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Por su parte, el Protocolo OPRC-HNS 2000 en su artículo 4 establece esta misma obligación para los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Cuando se produce un suceso de contaminación marina en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, pueden verse afectados en mayor o menor grado el medio ambiente marino y la costa. Aquellos sucesos más graves pueden llegar a suponer un riesgo para las personas y cosas.

El artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española confiere al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante. El artículo 6.1.f) 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, considera marina mercante 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.

El artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia para dictar la legislación básica en materia de medio ambiente. En este sentido, el artículo 110 de

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en su apartado l) atribuye al Estado la ejecución de los acuerdos y convenios internacionales en materia de su competencia, pudiendo adoptar las medidas adecuadas para su observancia.

En este mismo artículo 110 de la Ley de Costas, en su apartado c), se confiere al Estado facultades de tutela y policía del dominio público marítimo-terrestre al amparo del mandato objeto del artículo 132.2 de la Constitución Española, de acuerdo con los criterios jurisprudenciales establecidos por el Tribunal Constitucional en la Sentencia 149/1991, de 4 de julio, conforme a la cual la titularidad estatal sobre los bienes de dominio público marítimo-terrestre implica que el Estado está obligado a proteger el demanio marítimo-terrestre a fin de asegurar el mantenimiento de su integridad física o jurídica, así como su uso público.

Por último, en aplicación del artículo 149.1.29.^a de la Constitución Española, referido a la competencia exclusiva del Estado sobre seguridad pública, la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, y su normativa de desarrollo, regulan las actuaciones a desempeñar y la coordinación a poner en práctica entre las Administraciones Públicas para hacer frente a las situaciones de grave riesgo colectivo, calamidad pública o catástrofe extraordinaria que puedan afectar al territorio español.

Estas competencias que la Constitución Española atribuye al Estado en materia de marina mercante, medio ambiente y seguridad pública, son ejercidas respectivamente por el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio del Interior.

Por ello, en aplicación de la normativa internacional ratificada por España y de conformidad con las atribuciones conferidas al Estado por la Constitución Española, el Consejo de Ministros, a propuestas de los tres Ministerios citados anteriormente, dictó el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

El Sistema Nacional de Respuesta se basa en dos subsistemas. El subsistema marítimo y el subsistema costero, cuyos ámbitos de actuación son, respectivamente, las aguas marítimas y la costa.

El subsistema marítimo está integrado por los siguientes planes de contingencias: el Plan Marítimo Nacional y los Planes interiores marítimos correspondientes a puertos, terminales marítimos, plataformas marinas y cualquier otra instalación marítima en aguas españolas. La aprobación y elaboración del Plan Marítimo Nacional corresponde al Ministerio de Fomento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.1 del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre.

Por su parte, el subsistema costero está integrado por el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación, los Planes territoriales de comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, y los Planes locales de protección de la ribera del mar contra la contaminación en el ámbito de las entidades locales costeras. Los Planes territoriales y locales son elaborados y aprobados por las comunidades autónomas y las entidades locales, respectivamente. El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación debe ser elaborado y aprobado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, previo informe de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, del Consejo Asesor de Medio Ambiente y de la Comisión Nacional de Protección Civil, tal y como establece el artículo 4.2 del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, dispongo:

Artículo único. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación, que se contiene en el anexo de esta orden, y que será de aplicación a aquellos sucesos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar a las costas españolas, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del Sistema Nacional de Respuesta, aprobado por el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta de acuerdo con el artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española que atribuye al Estado competencias para dictar legislación básica del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Disposición final segunda. *Facultades de ejecución.*

Se habilita al Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la ejecución y aplicación de lo establecido en la presente orden.

Disposición final tercera. *No incremento de los gastos de personal.*

Las medidas incluidas en esta norma no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación (Plan Ribera) será de aplicación a aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar a la costa, tal y como queda definida en el artículo 2.b) del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina (SNR), y que requiera la intervención de la Administración General del Estado, atendiendo a los criterios de activación establecidos en el SNR.

Artículo 2. *Análisis de riesgos y áreas vulnerables.*

El Plan estatal se ajustará al siguiente análisis de riesgos, de acuerdo con lo previsto en los artículos 4.2 y 5.1.b) del SNR.

1. Metodología.—En el marco del presente Plan el análisis de riesgos tiene un doble objetivo:

A) Identificar los niveles de riesgos (ecológicos y socioeconómicos) que tienen los distintos tramos de la costa a fin de propiciar, en su caso, la respuesta adecuada.

B) Disponer de herramientas para la gestión espacial de las actuaciones a llevar a cabo durante un suceso de contaminación marina y, en particular, para el análisis dinámico de riesgos a realizar en esas circunstancias.

Para la elaboración del análisis de riesgos, se ha tenido en cuenta la información disponible en los correspondientes planes territoriales. Este análisis comprende lo siguiente:

a) Identificación y localización de las fuentes potenciales de contaminación accidental existentes:

i. Fijas en tierra: instalaciones que manipulan sustancias peligrosas a granel, en el dominio público portuario, en el dominio público marítimo-terrestre (incluyendo la carga y descarga en puertos) o en las proximidades de ambos.

ii. Fijas en el mar: instalaciones de extracción y almacenamiento de hidrocarburos.

iii. Buques y embarcaciones en el dominio público portuario (atraques y zonas de acceso) y en la costa.

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

iv. Buques y embarcaciones en alta mar: se ha considerado como ubicación posible cualquier punto de las aguas jurisdiccionales españolas. Se han dividido éstas en unas 1.900 celdas de 15' × 15' minutos de latitud y longitud, considerando que un accidente en cualquier punto de una celda se produce en el centro de ésta.

b) Clasificación de los tipos de contaminantes en grupos según los sistemas de respuesta más apropiados. Para la carga de los buques y embarcaciones en alta mar, según las categorías de sustancias líquidas del Convenio MARPOL. Además, el combustible de los propios barcos en tres categorías: gasoil, fuel-oil ligero y fuel-oil pesado.

c) Para cada fuente potencial, análisis probabilístico de derrames accidentales del (o de los) grupo(s) de contaminante(s) relevantes por rangos de magnitudes en base a estadísticas generales de derrames con determinadas precisiones para cada caso particular tras un análisis de las variables determinantes:

i. Instalaciones marítimas: depósitos de almacenamiento, conducciones, procesos, operaciones (incluyendo carga y descarga) y medidas preventivas y de respuesta (relación con los planes interiores marítimos y con los planes de emergencia exterior e interior).

ii. Buques y embarcaciones en el dominio público portuario: intensidad y distribución de la densidad de tráfico y de mercancías, características de los buques (tipo y tamaño, tipo de carga, capacidades de carga y de combustible, edad, bandera), disposición en planta de muelles y diques, condiciones ambientales (estadísticas de oleaje, vientos y corrientes) y medidas preventivas y de respuesta (relación con el plan interior marítimo del puerto y con los planes de emergencia exterior e interior).

iii. Buques y embarcaciones en la costa y en alta mar: intensidad y distribución de la densidad de tráfico y de mercancías, características de los buques (tipo y tamaño, tipo de carga, capacidades de carga y de combustible, edad, bandera), disposición de la línea de costa y condiciones ambientales (estadísticas de oleaje, vientos y corrientes) (relación con el Plan Marítimo Nacional).

d) Tramificación de la costa por municipios costeros. Los municipios con gran longitud de costa se dividen en tramos más pequeños según su fisiografía y orientación.

e) Para cada escenario de derrame con su probabilidad asociada: determinación de los tramos de costa afectados y de la severidad de la contaminación (m^3/m) de cada uno de ellos mediante la aplicación de modelos sencillos de simulación del desplazamiento y evolución de la mancha contaminante.

f) Para cada tramo de costa y grupo de hidrocarburos: cálculo de la distribución de probabilidad de la severidad de la contaminación. Mapas y tablas.

g) Para cada tramo de costa: asignación de valores de un conjunto de variables a partir de las cuales se determina su vulnerabilidad. Entre dichas variables se han considerado la población de los núcleos próximos a la costa, el tipo de ocupación del suelo, el tipo de costa y su pendiente, las figuras de protección y hábitats presentes, la existencia de instalaciones críticas y la relevancia del turismo y de la pesca.

h) Para cada tramo de costa y grupo de hidrocarburos: cálculo de la vulnerabilidad a los daños ecológicos y socioeconómicos. Mapas y tablas.

i) Para cada grupo de hidrocarburos y tipo de daños: preparación de una escala de conversión de la severidad de la contaminación a intensidades relativas de daño según el nivel de vulnerabilidad.

j) Para cada tramo de costa, grupo de hidrocarburos y tipo de daños: cálculo del nivel relativo de riesgo. Mapas y tablas.

2. Mapas de riesgos y herramienta de gestión espacial.–El resultado del análisis de riesgos se sintetiza en dos elementos, de utilidad continuada durante la vida del Plan Ribera:

a) Un conjunto de mapas y tablas que expresan la distribución por tramos de costa (con resolución municipal o submunicipal) de un conjunto de variables indicativas de:

i. La probabilidad de que se vean afectadas con diferentes rangos de severidad de contaminación (mapas de peligrosidad).

ii. El grado de vulnerabilidad a los daños ecológicos y socioeconómicos (mapas de sensibilidad).

iii. Los niveles de riesgos ecológicos y socioeconómicos (mapas de riesgo).

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

b) Una herramienta de gestión espacial de las actuaciones en la costa durante los sucesos de contaminación marina que facilitará la consulta rápida y la explotación práctica de los mapas anteriores.

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) llevará a cabo la actualización y mejora continua de ambos elementos. La versión más reciente del primero de ellos (mapas y tablas) estará disponible para consulta pública en el sitio web del MAGRAMA. Estos mapas y tablas pueden servir de ayuda para el establecimiento de las fases y situaciones de emergencia por los directores de la emergencia de los diferentes planes de contingencias [artículos 6.1.a) y 7.1.b) del SNR] y para la declaración por parte de las comunidades autónomas de sus zonas especialmente vulnerables a efectos de la definición de la fase de emergencia en situación 2. Asimismo se pondrán a disposición de los órganos competentes de las comunidades autónomas y de las entidades locales los resultados generados por la herramienta de gestión en casos de contaminación marina.

Artículo 3. *Activación del Plan.*

1. Fases y situaciones de emergencia en el SNR.

I. Fase de alerta. El Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar podrá declarar la activación en fase de alerta del Plan Ribera cuando se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

a) Activación del plan territorial de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta o Melilla en las situaciones 1 y 2 de la fase de emergencia del SNR.

b) Activación del Plan Marítimo Nacional (PMN) en situaciones 1 y 2.

II. Fase de emergencia. Una vez declarada por el Coordinador General de la emergencia la situación 3, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13.1 del SNR, el Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar activará el Plan Ribera.

Tal y como establece el artículo 7.2.II.d) del SNR, la situación 3 se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

i. Que la contaminación afecte o pueda afectar a la costa de varias comunidades autónomas.

ii. Que la contaminación pueda afectar a las aguas o a la costa de Estados limítrofes.

iii. Que la contaminación se produzca en aguas bajo soberanía de los Estados limítrofes, pero que pueda poner en peligro, por su peligrosidad, extensión y proximidad geográfica, las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, o las costas españolas.

iv. Que, estando en peligro la seguridad de personas y bienes, la emergencia sea declarada de interés nacional por el Ministro del Interior, según lo establecido en el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

2. Movilización de medios del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar en situación 2.—En el supuesto que se declare la situación 2 de emergencia, se activarán, en el grado de respuesta oportuno, los planes locales del ámbito correspondiente, el plan territorial de la comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta o Melilla afectada y, en su caso, el plan interior marítimo.

El Director de la Emergencia del plan territorial podrá solicitar al Secretario de Estado de Medio Ambiente la movilización de medios tanto humanos (grupos de respuesta del artículo 4.4 del plan) como materiales del MAGRAMA adscritos al Plan Ribera. Para la autorización de movilización, el Secretario de Estado consultará previamente con el Director de la Emergencia y los miembros del Comité Técnico Asesor del Plan. Los citados medios se integrarán en el plan territorial, bajo la coordinación del jefe del servicio periférico de costas de la zona afectada, o del funcionario de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (DGSCM) que designe al efecto el director general. Este coordinador se integrará en el centro de coordinación operativa del plan territorial bajo la dirección del director de dicho plan.

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

Artículo 4. Órganos de dirección y respuesta del Plan.

1. Director de la emergencia.—El Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar será el Director de la Emergencia del Plan Ribera. Sus funciones son:

- a) Activar y desactivar el plan,
- b) Establecer las líneas generales de actuación y las directrices a seguir por los grupos de respuesta, de acuerdo con las prioridades establecidas por el Coordinador General de la Emergencia,
- c) Adoptar las decisiones de actuación correspondientes al Plan Ribera, en coordinación con el director del PMN y los directores de los planes territoriales activados,
- d) Realizar el seguimiento de los resultados; y
- e) Mantener las relaciones institucionales entre las Administraciones Públicas competentes.

2. Comité Técnico Asesor.—Con el cometido de asesorar al Director de la Emergencia, está formado por los titulares de los siguientes órganos y organismos públicos:

- a) Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la DGSCM.
- b) Subdirección General para la Protección de la Costa de la DGSCM.
- c) División para la Protección del Mar de la DGSCM.
- d) Unidad de Apoyo de la DGSCM.
- e) Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- f) Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.
- g) Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
- h) Dirección General de la Guardia Civil del Ministerio del Interior.
- i) Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).
- j) Armada Española.
- k) Instituto Español de Oceanografía.
- l) Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- m) Agencia Estatal de Meteorología.
- n) Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- o) Puertos del Estado.
- p) Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Asimismo formarán parte de este comité un representante por cada uno de los planes territoriales de las comunidades autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla y de los planes locales de las entidades locales activados.

En su caso, formarán parte del Comité representantes del Sistema de Apoyo Técnico a la Gestión de Emergencias del Plan estatal de protección civil ante el riesgo químico.

También podrán formar parte de este Comité aquellos expertos nacionales o internacionales, organismos y entidades públicas o privadas que sean requeridos por el Director de la Emergencia, en función de la naturaleza y circunstancia de la misma. Estos expertos actuarán con voz pero sin voto.

3. Coordinador de operaciones.—El Coordinador de operaciones será el jefe del servicio periférico de costas correspondiente a la zona afectada, o el funcionario de la DGSCM que designe al efecto el Director de la Emergencia. El Coordinador de operaciones tiene a su cargo la dirección de los grupos de respuesta que actúan en la zona afectada, ejerciendo sus funciones con sujeción a las directrices que al efecto imparta el Director de la Emergencia.

El Coordinador de operaciones podrá ser asistido en sus funciones por aquellos funcionarios y expertos nacionales e internacionales que el Director de la Emergencia designe al efecto.

4. Grupos de respuesta.—Los grupos de respuesta, a cargo de la evaluación, limpieza y recuperación de las áreas contaminadas en la costa, serán los siguientes:

- a) Grupo/s de evaluación de la contaminación en costa.
- b) Grupo/s de prevención de la contaminación en costa.
- c) Grupo/s de operaciones de limpieza en costa.
- d) Grupo/s de recuperación del medio costero.

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

e) Grupo/s de evaluación de daños.

Los grupos de respuesta estarán formados por los medios propios con los que cuenta el MAGRAMA, tanto directos como a través de las correspondientes encomiendas de gestión o contratos que al efecto se establezcan, actuando en coordinación con los grupos correspondientes a los planes territoriales activados.

Además de los medios propios del MAGRAMA, se podrán incorporar, a propuesta del Director de la Emergencia y previo acuerdo sobre sus cometidos y responsabilidades, medios y/o grupos de respuesta pertenecientes a otros órganos, organismos y entidades públicas y privadas, en su caso, en función de la naturaleza y gravedad del suceso de contaminación. A modo de ejemplo, entre otros: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), Unidad Militar de Emergencias (UME), Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil (SEPRONA), Cruz Roja Española, cofradías de pescadores, organizaciones no gubernamentales (ONG) de medio ambiente, etc.

La activación, dependencia y actuación de la UME será siempre dentro del marco establecido en su Protocolo de Intervención, aprobado por el Real Decreto 1097/2011, de 22 de julio, por el que se aprueba el Protocolo de Intervención de la Unidad Militar de Emergencias.

El Director de la Emergencia podrá determinar la participación de voluntarios debidamente formados y habilitados para llevar a cabo las tareas que se les pueda encomendar en los grupos de respuesta. Asimismo el Director de la Emergencia podrá autorizar la incorporación a los grupos de respuesta de medios procedentes de otros países, en su caso.

5. Gabinete de relaciones públicas.–El gabinete de relaciones públicas de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente se encargará de las relaciones con los medios de comunicación y de la difusión de los comunicados elaborados por el Director de la Emergencia sobre la evolución de la situación, en coordinación con el Centro de información y relaciones con los medios de comunicación social del Coordinador General de la Emergencia.

6. Grupos de apoyo logístico.–Los grupos de apoyo logístico son los encargados de atender las necesidades de los grupos de respuesta en la costa. Estas funciones comprenden, entre otras, el suministro de material, el transporte y velar por la seguridad y salud de mismos.

Los grupos de apoyo logístico estarán formados por los medios propios con los que cuenta el MAGRAMA, tanto directos como a través de las correspondientes encomiendas de gestión o contratos que al efecto se establezcan.

Artículo 5. *Protocolo de comunicación de la activación de planes.*

1. Comunicación de la activación de planes del subsistema marítimo y costero al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.–De conformidad con lo establecido en los artículos 9 y 10 del SNR, la comunicación de la activación de los distintos planes se llevará a cabo de la siguiente forma:

a) Planes del subsistema marítimo:

i. La autoridad o empresa a cargo de un plan interior marítimo comunicará la activación de su plan interior marítimo a la capitanía marítima, que informará a los servicios periféricos de costas del MAGRAMA.

ii. El órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta o Melilla, que disponga de estructura organizativa y medios propios para hacer frente a las operaciones en la mar y active dicha estructura, lo comunicará a la Delegación del Gobierno, quien informará a la DGSCM del MAGRAMA.

iii. La autoridad marítima comunicará la activación del Plan Marítimo Nacional a la DGSCM del MAGRAMA.

b) Planes del subsistema costero:

i. El órgano competente de un plan local comunicará su activación a la Delegación del Gobierno, quien informará al servicio periférico de costas correspondiente del MAGRAMA.

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

ii. El órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta o Melilla que active su correspondiente plan territorial, lo comunicará a la Delegación del Gobierno, que informará a la DGSCM del MAGRAMA.

2. Comunicación de la activación del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar.—De acuerdo con el artículo 10 del SNR, la activación del Plan Ribera será comunicada por el MAGRAMA a las autoridades autonómicas y locales afectadas, a través de las Delegaciones del Gobierno en dichas comunidades autónomas o en las ciudades de Ceuta o Melilla, a la Dirección General de la Marina Mercante, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias y al Centro Nacional de Conducción de situaciones de Crisis.

Artículo 6. *Notificación de incidencias.*

La información inicial sobre un suceso de contaminación en la costa se ajustará, en la medida de lo posible, al modelo «POLREP Costa», que figura en el anexo de este Plan.

Este documento deberá ser cumplimentado por el propio observador del suceso o por el organismo, autoridad, organización, entidad o empresa que haya tenido conocimiento del mismo y ser remitido urgentemente a la DGSCM del MAGRAMA, bien directamente (teléfono, fax, buzón de emergencias) o a través de sus servicios periféricos de costas, que lo comunicarán inmediatamente a la DGSCM.

En el caso que el observador sea una persona privada o perteneciente a una organización o empresa que no disponga del modelo normalizado, habrá de ser el responsable que reciba la información quién lo cumplimente, solicitando para ello los datos precisos al comunicante.

La DGSCM remitirá el POLREP Costa a la DGMM, a través del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de SASEMAR, y a la Delegación del Gobierno en las comunidades autónomas o en las ciudades de Ceuta o Melilla para su comunicación a las autoridades responsables de la activación de los correspondientes planes territoriales y planes locales.

Artículo 7. *Coordinación con otros planes.*

1. Coordinación General de una emergencia en situación 3.—En el caso de que concurra alguna de las circunstancias que definen una situación 3 de emergencia, la coordinación de los distintos planes del subsistema costero, que responderá al principio de mando único, será la establecida a continuación, de acuerdo con los artículos 13 y 14 del SNR:

El Coordinador General, que declara la situación 3 de emergencia, establecerá las prioridades de actuación en cada caso, de acuerdo con la información disponible, y facilitará la comunicación y la toma de decisiones conjuntas entre los directores de los planes activados.

La coordinación general corresponderá al Ministro de Fomento, o alternativamente al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente cuando no está activado plan alguno del subsistema marítimo, salvo en aquellas emergencias que den lugar a contaminación de la costa que pueda afectar a la seguridad de las personas y bienes y sean declaradas de interés nacional conforme a la normativa vigente en materia de protección civil, en las que las funciones de coordinador general corresponderán al Ministro del Interior.

Declarada por el coordinador general la situación 3 de emergencia, se determinará la activación, por las autoridades que en cada caso correspondan, de los planes que integran el SNR ante la contaminación marina y que puedan verse afectados por la situación de emergencia.

El Director de la Emergencia del Plan Ribera forma parte del Consejo de Dirección, cuya misión es la de asesorar al Coordinador General.

Un subdirector general o equivalente de la DGSCM formará parte del Consejo Económico.

Asimismo, representantes de gabinete de relaciones públicas del MAGRAMA se integrarán en el Centro de Información y Relaciones con los Medios de Comunicación.

2. Coordinación con otros planes del subsistema costero.—En los casos de emergencia declarados como situación 3 la utilización de medios movilizados con anterioridad por los

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

otros planes del subsistema costero se realizará en el marco de actuación del Plan Ribera y siguiendo sus protocolos.

Los directores de los planes territoriales y planes locales activados, dirigirán las actuaciones llevadas a cabo por sus medios de acuerdo con las prioridades establecidas por el Coordinador General de la emergencia.

Asimismo, el Coordinador General de la emergencia podrá requerir la activación de otros planes territoriales y planes locales si así lo justifica la gravedad del suceso de contaminación que ha dado lugar a la situación 3 de emergencia.

Artículo 8. *Protocolo de actuación.*

1. Centro de Coordinación Operativa (CECOP).—Si el Director de la Emergencia lo considera procedente, se establecerá un CECOP situado, a ser posible, en la zona costera próxima al lugar del suceso de contaminación, y al cual se incorporarán tanto el Coordinador de operaciones descrito en el artículo 4.3, como el personal que le asista en sus funciones.

Asimismo, se podrá establecer el CECOP en la sede central en Madrid de la DGSCM.

El CECOP estará dotado de los medios técnicos necesarios para llevar a cabo su labor.

2. Evaluación inicial de la situación.—En primer lugar se requiere realizar la evaluación inicial de la situación, analizando la primera información recibida, así como el resultado de las medidas adoptadas por los planes que han sido activados con anterioridad, tanto en el subsistema costero como en el marítimo. La evaluación deberá contemplar al menos los siguientes puntos:

a) Identificación de la clase y tipo de agente contaminante. Toma de muestras y envío a laboratorio para análisis.

b) Efectos potenciales sobre la vida y la salud de las personas y sobre el ecosistema costero. Consulta al Sistema de información para conocimiento del riesgo (Base Nacional de Datos sobre Riesgo Químico), al Sistema de apoyo técnico a la gestión de emergencias y al Catálogo nacional de medios y recursos (Real Decreto 1070/2012, de 13 de julio, por el que se aprueba el Plan estatal de protección civil ante el riesgo químico).

c) Lugar de la contaminación.

d) Magnitud de la contaminación. Si el derrame ha cesado, estimación de la cantidad derramada. Si el derrame continúa, estimación de la cantidad ya derramada y del caudal que se está derramando.

e) Intercambio de información con las unidades correspondientes de los planes territoriales que ya hayan sido activados y, en su caso, del Plan Marítimo Nacional.

f) Información sobre el estado actual de las condiciones meteorológicas (viento, visibilidad) y marinas (oleaje, corriente, marea).

g) Estimación inicial de la situación y extensión de la costa potencialmente afectada por la contaminación.

h) Vulnerabilidad de los tramos de costa amenazados. Utilización de la herramienta de gestión espacial del Plan Ribera para consulta rápida de los mapas de sensibilidad de la costa.

i) Análisis inicial urgente de riesgos de daños ecológicos y socioeconómicos cuyos resultados orientarán las primeras acciones a tomar. Determinación de las zonas críticas (con mayor riesgo).

j) Determinación de los sistemas más adecuados de protección, especialmente para las zonas críticas.

k) Medios desplegados por los planes territoriales y locales activados

l) Resultado de las acciones emprendidas hasta el momento.

m) Estimación de los medios adicionales necesarios.

3. Establecimiento del Plan de operaciones en costa.—Una vez evaluada la situación se procederá a la ejecución del Plan de operaciones en costa, que deberá contener al menos lo siguiente:

1) Establecimiento de las comunicaciones, enlaces y medidas complementarias de coordinación:

a) Con los planes activados.

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

b) Entre los grupos de respuesta y el CECOP, y entre éste y el Director de la Emergencia.

2) Si el derrame continúa, colaborar si es posible en la toma de medidas urgentes para su cese.

3) Adoptar medidas de prevención de la contaminación en la costa, particularmente en los tramos críticos. Colaborar si es posible en la contención, retirada y neutralización en las aguas costeras del agente contaminante.

4) Previsiones de las condiciones meteorológicas (viento, visibilidad) y marinas (oleaje, corriente, marea) y de la evolución y trayectoria de la contaminación. Intercambio de información con las unidades correspondientes de los planes territoriales que ya hayan sido activados y, en su caso, del Plan Marítimo Nacional.

5) Colaboración con otros planes para el establecimiento de un servicio de vigilancia, incluidos medios aéreos, para verificar las predicciones y obtener información complementaria.

6) Análisis dinámico (con cada actualización de datos) de riesgos de daños ecológicos y socioeconómicos y, en caso necesario, replanteamiento de las acciones de respuesta. Intercambio de información con las unidades correspondientes de los planes territoriales que ya hayan sido activados y, en su caso, del Plan Marítimo Nacional.

7) Acotación de zonas de operaciones y accesos.

8) Movilización de los medios disponibles. Si el suceso requiere el empleo de medios lejanos, planificación temporal y espacial de su utilización.

9) Establecimiento y difusión de instrucciones complementarias relativas a:

a) Evaluación y prevención de riesgos laborales.

b) Medidas de seguridad y autoprotección del personal.

c) Procedimientos de limpieza y recuperación de las zonas de la costa afectadas.

d) Mantenimiento del control y registro diario de todas las operaciones, resultado de las mismas y equipo utilizado. En caso de contaminación por hidrocarburos, estimación y registro de la cantidad de residuo retirado cada día en cada tramo de costa y del porcentaje de éste constituido por hidrocarburo.

e) Confección y difusión de los correspondientes Partes de operaciones.

f) Evaluación de las operaciones y de la información proporcionada por los observadores y los grupos de respuesta.

g) Procedimientos para la limpieza, mantenimiento y reparación de los equipos utilizados.

10) Retirada y gestión adecuada de los residuos recogidos en coordinación con los otros planes activados.

11) Previsiones para el levantamiento de las operaciones, una vez finalizadas éstas, y regreso del personal y material a sus lugares de origen.

El establecimiento del Plan de operaciones en costa no ha de ser causa de retrasos en las acciones más urgentes a emprender en la lucha contra la contaminación, dado que el factor tiempo resulta decisivo para la eficacia de las operaciones. En consecuencia, hasta que se pueda poner en práctica dicho Plan, se continuarán las acciones emprendidas.

La activación de medios materiales y humanos integrados en este Plan se realizará de forma escalonada y de acuerdo con la magnitud del suceso, utilizando en primer lugar aquéllos medios más próximos geográficamente.

La incorporación de medios privados, ajenos a los que ya estén interviniendo, será decidida por el Director de la Emergencia. La solicitud de ayuda internacional se decidirá por el Coordinador General.

Si con posterioridad a la puesta en marcha del Plan de operaciones, se hiciese necesaria su modificación, el Coordinador de operaciones podrá llevar a cabo todos aquellos cambios que afecten exclusivamente a aspectos técnicos de las operaciones de respuesta, de forma que se eviten demoras innecesarias. Todas estas modificaciones serán comunicadas al Director de la Emergencia a la mayor brevedad.

Si las modificaciones propuestas por el Coordinador de las operaciones afectasen a los criterios de prioridad para la protección de determinadas áreas o implicasen la retirada de

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

efectivos en una zona para su traslado a otra, la decisión deberá ser tomada por el Director de la Emergencia.

4. Partes de operaciones.–En el CECOP se confeccionarán los correspondientes Partes de operaciones, a intervalos no superiores a 12 horas, los cuales, tras la supervisión del Coordinador de operaciones serán transmitidos al Director de la Emergencia, que determinará su difusión a través del gabinete de relaciones públicas.

Si la situación lo requiere se confeccionarán Partes de operaciones específicos de una zona o de los resultados de una operación de respuesta determinada, bajo mandato del Director de la Emergencia.

Todas las peticiones puntuales de información serán canalizadas a través del mencionado gabinete de relaciones públicas.

5. Procedimiento de comunicaciones operativas.–El Coordinador de operaciones, de común acuerdo con los responsables de los grupos de respuesta, establecerá los medios más convenientes para mantener una comunicación directa con los mencionados grupos.

Como norma general cada grupo de respuesta mantendrá el contacto con su respectivo jefe a través de los canales de comunicación habituales en dicha agrupación. Se establecerán canales alternativos al objeto de asegurar la comunicación en caso de fallo de alguno de los sistemas particulares de comunicaciones.

Se asegurará también la comunicación entre el CECOP y el Director de la Emergencia, por las siguientes vías: teléfono, fax e Internet.

Artículo 9. *Fin de la contingencia.*

El Coordinador General de la emergencia es el responsable de decretar el fin de la situación 3 de emergencia. En todo caso, la decisión deberá ser tomada a partir de los informes que al efecto le transmita el Consejo Técnico Asesor y una vez oído el Consejo de Dirección.

No obstante, el Director de la Emergencia del presente Plan Ribera podrá informar al Coordinador General de la necesidad de finalización de las operaciones en la costa, cuando estime que la labor de descontaminación en este ámbito ha llegado a su fin.

La declaración de fin de la emergencia no supone la retirada definitiva de todos los grupos de respuesta, sino que pueden mantenerse activos aquéllos que se consideren necesarios para llevar a cabo labores auxiliares o de apoyo a grupos de respuesta dependientes de otros planes del subsistema costero.

Artículo 10. *Inventario de medios disponibles.*

En la DGSCM se mantendrá un inventario detallado de los medios materiales del MAGRAMA adscritos a la lucha contra la contaminación en la costa, ya sean gestionados directamente o a través de correspondientes encomiendas de gestión que al efecto se establezcan.

Este archivo se mantendrá periódicamente actualizado y en él se hará una descripción detallada de los medios disponibles, que incluya: descripción, cantidad, localización, identificación y detalles de su mantenimiento, si procede.

Artículo 11. *Mantenimiento de medios.*

La DGSCM elaborará un programa de mantenimiento de los medios materiales de lucha contra la contaminación adscritos al Plan Ribera, de acuerdo con las recomendaciones de los respectivos fabricantes.

En todo caso, se programarán revisiones de dichos medios en períodos no superiores a los seis meses.

A la finalización de una actuación ante un suceso de contaminación marina o un ejercicio práctico se procederá a la limpieza y revisión detallada, con anterioridad a su almacenamiento, de aquellos equipos que resulten reutilizables.

Artículo 12. *Adiestramiento y ejercicios.*

1. Adiestramiento y formación.—La DGSCM elaborará, dentro de sus posibilidades presupuestarias, un programa de formación para el personal del MAGRAMA que pueda estar involucrado en operaciones de respuesta contra sucesos de contaminación.

Los cursos de formación se escalarán en diversos niveles según el grado de responsabilidad de sus participantes en el Plan Ribera.

La DGSCM facilitará a su personal técnico con responsabilidades en el Plan Ribera el acceso a cursos sobre la materia organizados por instituciones de la Unión Europea, así como aquéllos organizados por entidades y organismos, públicos o privados, especializados en la respuesta ante sucesos de contaminación marina.

La DGSCM guardará un archivo actualizado con el personal del MAGRAMA formado en materia de respuesta contra sucesos de contaminación.

2. Ejercicios y simulacros.—Se asegurará la realización de ejercicios prácticos regulares al objeto de que los integrantes de los grupos de respuesta y el personal del MAGRAMA con responsabilidades en el Plan Ribera estén familiarizados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación.

Los miembros directivos y coordinadores del Plan efectuarán ejercicios teóricos y simulacros periódicos, con el fin de familiarizarse con las distintas situaciones que pueden plantearse.

Todos los ejercicios, cualquiera que sea su naturaleza finalizarán con una evaluación de los resultados que incluirá propuestas de modificación de los mismos, al objeto de mejorar el grado de respuesta ante un suceso de contaminación real.

El MAGRAMA propondrá a los órganos y administraciones responsables de los otros planes involucrados la realización conjunta de los siguientes ejercicios:

a) Ejercicio teórico conjunto: Este ejercicio consistirá en la activación teórica (sin movilización de medios) del Plan Ribera, el PMN y el plan territorial de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta o Melilla, planteado sobre un supuesto de accidente marítimo, que afecta tanto a la mar como a la costa, con objeto de evaluar la capacidad de respuesta y coordinación de los órganos directivos y de coordinación de todos los planes.

b) Simulacro conjunto: Se activarán los efectivos del Plan Ribera, el PMN y el plan territorial de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta o Melilla, desarrollándose de acuerdo con las previsiones de un supuesto accidente marítimo con resultado de contaminación, tanto en la mar como en la costa.

En la medida de lo posible, en los simulacros se invitará a la participación de medios pertenecientes a otros órganos, organismos y entidades públicas y privadas, de las enumeradas en el artículo 4.4 de este plan, así como voluntarios debidamente formados y habilitados, con la finalidad de entrenar la coordinación.

Artículo 13. *Revisión del Plan.*

Se crea una comisión permanente cuyo cometido será estudiar los informes correspondientes a los ejercicios y simulacros realizados y a los sucesos reales de contaminación acaecidos, proponiendo, a la vista de los resultados, las modificaciones del Plan Ribera que se consideren oportunas para mejorar la respuesta ante un suceso de contaminación en la costa.

Esta comisión, que depende jerárquicamente de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, estará formada por cuatro miembros que representan a los siguientes órganos de la Administración General del Estado:

a) Dos representantes de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del MAGRAMA.

b) Un representante de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento.

c) Un representante de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, del Ministerio del Interior.

Corresponde al Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar el nombramiento de los miembros de esta comisión, a propuesta de los titulares de los centros

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

directivos a los que pertenezcan. Las funciones de presidente y secretario serán ejercidas por los dos representantes de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

El régimen de funcionamiento de la comisión se ajustará a los establecido en el capítulo II título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

Podrán asistir a las reuniones de la comisión las personas del sector público o privado que los miembros permanentes acuerden, en base a su experiencia o conocimientos específicos sobre las materias que se traten, y actuarán con voz pero sin voto.

La creación, funcionamiento y asistencia de los miembros de la comisión, así como de los descritos en el párrafo anterior, no generan gasto ni indemnización de tipo alguno.

Las propuestas de modificación del Plan Ribera que acuerde la comisión serán elevadas al Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar para su aprobación, si procede, oídos la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, el Consejo Asesor de Medio Ambiente y la Comisión Nacional de Protección Civil.

En todo caso, la comisión llevará a cabo revisiones periódicas del Plan Ribera cada dos años, tramitándose las propuestas de modificación de igual forma que en el párrafo anterior.

ANEXO
POLREP Costa

1. INFORMACIÓN GENERAL					Fecha (dd/mm/aa)					Hora de la inspección (local)									
Incidente:										de a									
ID del Segmento:										Sol/Nubes/Niebla/Lluvia/Viento									
2. EQUIPO INSPECCIÓN					Organización					Número de teléfono									
3. SEGMENTO					Longitud total: m.					Longitud inspeccionada: m.									
Inicio GPS: LAT					LONG														
Final GPS: LAT					LONG														
4. TIPO DE COSTA					✓✓ = primaria (sólo una) ✓ = secundaria														
					Rodee las casillas de los tipos de costa afectada y otras características														
Acantilado rocoso										Sedimentos fangosos									
Plataforma/ladera rocosa										Sedimentos arenosos									
Estructura artificial no permeable										Sedimentos mixtos									
Estructura artificial permeable										Guijarros/cantos/grava									
Marisma de agua salobre										Rocas									
Otras (describir):					Exposición al oleaje (rodear una):														
Otras características:					Muy expuesta/expuesta/parcialmente resguardada/muy resguardada														
Desembocadura río/estuario					Artefacto/estructura histórica					Depósitos de algas muertas (<i>Posidonia</i>)									
Área recreativa					Balsas					Grietas profundas o hendiduras									
5. CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS					¿Restos? Sí/No ¿Contaminados? Sí/No														
					Cantidad: ___ bolsas/camiones														
¿Acceso directo desde tierra? Sí / No					Restricciones de acceso														
¿A través segmento contiguo? Sí / No																			
¿Acantilado costero? Sí / No Alt. ____m.					¿Área de depósito adecuada? Sí / No														
¿Operaciones de limpieza en marcha? Sí / No																			
6. HIDROCARBURO SUPERFICIAL					MARCAR AQUÍ SI NO SE OBSERVA:														
Zona		Posición			Cobertura de hidrocarburo			Espesor del hidrocarburo					Apariencia del hidrocarburo						
ID		B	M	S	U	Longitud	Ancho	Distr.	BA	CU	CA	MA	PE	FR	MS	BA	GA	RS	PA
B, M, S y U = Inferior, Media, Superior y Supra mareal BA=Balsa, CU=Cubierta, CA=Capa, Ma=Mancha, PE=Película																			
FR=Fresco, MS=Mousse, BA=Bolas alquitrán, GA=Galletas alquitrán, RS=Residuo superficial, PA=Pavimento asfalto																			
7. HIDROCARBURO BAJO SUPERFICIE					MARCAR AQUÍ SI NO HAY INVESTIGACIÓN:														
ID Cata		Posición			Profundidad (cm)	Zona contaminada (cm – cm)	Apariencia del hidrocarburo bajo superficie					Nivel del agua (cm)							
		B	M	S			U	Poros llenos	Poros parcialmente llenos	Residuo	Película		Traza						

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

										MARCAR AQUÍ SI NO SE OBSERVAN:					
Zona ID	Posición				Cobertura de la sustancia			Espesor					Descripción de la sustancia	¿Bajo superficie?	
	B	M	S	U	Longitud	Ancho	Distr.	BA	CU	CA	MA	PE			

B, M, S y U = Inferior, Media, Superior y Supra mareal BA=Balsa, CU=Cubierta, CA=Capa, Ma=Mancha, PE=Película

9. OBSERVACIONES GENERALES:

Utilice el espacio de arriba para realizar observaciones sobre la localización que no están contempladas en la parte 1 del Formulario. Si no hay observaciones adicionales escribir "NINGUNA". Los comentarios pueden ser relativos a:

- la sensibilidad real o potencial observada o que se sabe que está presente de los recursos ecológicos, recreativos, culturales, comerciales y cualquier otro interés socioeconómico;
- cualquier observación destacada sobre la fauna y flora, particularmente la muerte de individuos;
- cálculos de volúmenes de contaminación en el segmento, basados en las dimensiones del hidrocarburo depositado que se ha observado y registrado;
- oleajes de temporal que puedan haber depositado hidrocarburo por encima de la pleamar normal;
- cualquier recomendación sobre la limpieza u otro tratamiento –se podría incluir una descripción de la técnica recomendada, nivel sugerido de operación y cualquier restricción práctica–; y

§ 5 Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación

Para el adecuado cumplimiento del POLREP Costa se deberán seguir las instrucciones y recomendaciones contenidas en el documento «Guía para la Evaluación de la Costa contaminada por Hidrocarburos», elaborada por el REMPEC, y que está disponible en la página web de este organismo (www.rempec.org).

§ 6

Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 241, de 4 de octubre de 2014
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2014-10063

El Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, aprobó el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, como instrumento preventivo y de lucha ante todo supuesto de contaminación marina accidental o deliberada con independencia de su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, que se corresponden con sus dos ámbitos de actuación, el marítimo y el costero. En el ámbito marítimo se engloba el Plan Marítimo Nacional, que se activará cuando el suceso de contaminación afecte a las aguas marítimas, y los planes interiores, en relación con los puertos, terminales de manipulación de mercancías, plataformas marítimas de explotación de recursos o cualquier instalación marítima situada en aguas españolas. En los artículos 4 y 5 del Sistema Nacional de Respuesta se establecen los mecanismos de aprobación de los planes citados y el contenido mínimo que deben incluir.

De acuerdo con el artículo 4 del Sistema Nacional de Respuesta, la elaboración y aprobación del Plan Marítimo Nacional corresponde al Ministerio de Fomento, con el apoyo técnico especializado del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para los aspectos específicos relacionados con la recuperación de especies.

Así mismo, el artículo 5 procede a regular minuciosamente el contenido mínimo que han de incorporar los distintos planes de contingencias, por tanto el Plan Marítimo Nacional, de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional. Este contenido incluye aspectos tan amplios como el ámbito de aplicación del plan, los análisis de riesgo y áreas marítimas vulnerables, la determinación de las circunstancias de activación del plan y un conjunto de requisitos de tipo técnico que comprenden la organización, los procedimientos de actuación y de coordinación y la disposición y la utilización de los medios materiales y personales precisos para la realización de las actividades relacionadas con la contaminación del medio marino.

De otra parte, aunque jurídica y técnicamente los planes interiores marítimos no forman parte del contenido del Plan Marítimo Nacional, debe considerarse que, conforme a lo dispuesto en el artículo 7.2.II), cabe la posibilidad de que la activación de uno o varios de dicho planes impliquen la activación del Plan Marítimo Nacional, lo que obliga a considerar la integración de estos planes en el contenido y ámbito de actuación del Plan Marítimo

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

Nacional, situación prevista expresamente en el artículo 8 del Sistema Nacional de Respuesta.

Mediante esta orden se aprueba el Plan Marítimo Nacional, en cumplimiento de la prescripción establecida en la disposición adicional primera del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, y se establece su contenido en los términos que determina el artículo 5 del Sistema Nacional de Respuesta.

En la elaboración de esta norma se ha contado con la colaboración y el apoyo técnico del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que también ha emitido su informe. Así mismo, se ha recabado informe de los Ministerios del Interior, de Defensa, de Economía y Competitividad, de Industria, Energía y Turismo y de Hacienda y Administraciones Públicas, así como del Departamento de Seguridad Nacional y del Consejo de Seguridad Nuclear.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, dispongo:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto aprobar el Plan Marítimo Nacional a que se refiere el apartado 1.a) del artículo 3 del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, aprobado por Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, y establecer las estructuras de respuesta, los procedimientos operativos y los medios materiales y humanos precisos para dar respuesta a cualquier suceso de contaminación marina, así como todos los demás aspectos que deben integrar su contenido mínimo y de acuerdo con el apartado 1 del artículo 5 del citado Sistema Nacional de Respuesta.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Lo dispuesto en esta orden será de aplicación a:

- a) Todo suceso de contaminación marina que se produzca en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- b) Las actuaciones que se realicen en las aguas de Estados limítrofes, con sujeción a lo que puedan disponer los convenios internacionales bilaterales o los protocolos operativos de los Estados solicitantes.
- c) Todas las personas físicas o jurídicas involucradas en sucesos de contaminación en el ámbito marítimo, con sujeción a lo dispuesto en esta orden.

Artículo 3. *Contenido del Plan Marítimo Nacional.*

1. De acuerdo con lo previsto por el artículo 5.1 del Sistema Nacional de Respuesta, el Plan Marítimo Nacional se regula e integra conforme a lo dispuesto en los artículos siguientes.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de la integración, en su caso, de los planes interiores marítimos en el Plan Marítimo Nacional, una vez que se active éste, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.2.II) del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina.

CAPÍTULO II

Riesgos y áreas vulnerables

Artículo 4. *Análisis de riesgos.*

1. El análisis de riesgos de contaminación debe efectuarse en función de una serie de factores de naturaleza técnica, ambiental y operativa, que permitan identificar y evaluar:

- a) Las fuentes y causas de los eventos contaminadores.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

b) La fijación y delimitación de áreas marítimas vulnerables en función de la zona marítima donde se produzca el evento y de las fuentes y causas de éste.

2. El examen y consideración de los aspectos anteriormente citados presupone que, a su vez, el análisis de riesgos constituye un instrumento técnico imprescindible con el fin de completar las siguientes constantes básicas que han de formar parte y contemplarse en el contenido de todo plan y que se concretan en:

a) La evaluación de los posibles daños que del evento de contaminación podrían derivarse para las personas, los bienes y el medio ambiente marítimo.

b) El establecimiento de las fases y situaciones de emergencia y el empleo de los medios de respuesta posibles ante sucesos de contaminación marítima, teniendo en cuenta las constantes sobre posibles riesgos y áreas vulnerables citadas, tal y como dispone el artículo 7.1 del Sistema Nacional de Respuesta.

Artículo 5. Identificación de riesgos.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo anterior, el conjunto de riesgos relacionados con un suceso de contaminación que afecte al medio ambiente marino, a los efectos previstos en esta orden, se concretan en lo siguiente:

1. En razón de la naturaleza y fuente del agente contaminante:

a) Contaminación producida por agentes y sustancias nucleares, bacteriológicas, químicas o radioactivas, con independencia de que estas últimas formen parte del sistema propulsor de los buques o sean mercancías radioactivas transportadas a bordo, con sujeción y observando las normas dispuestas al efecto tanto en la legislación nacional como en los convenios internacionales que sean de aplicación.

b) Contaminación producida por hidrocarburos o derivados de los mismos, bien procedentes del combustible de los buques, bien porque formen parte de la carga transportada por éstos, con sujeción y observando las normas dispuestas al efecto en los convenios internacionales que sean de aplicación.

c) Contaminación producida por cualquiera de las energías o sustancias a que se refieren las dos letras anteriores, cualquiera que sea su procedencia, que se introduzcan en la mar, así como las provenientes de puertos e instalaciones marítimas.

d) Contaminación producida por cualquier otra mercancía peligrosa o susceptible de causar contaminación de las aguas y fondos marinos, transportada por buques.

e) Contaminación producida por cualquiera de las causas a que se refieren las letras anteriores de este apartado, transportadas por vía aérea, cuando se produzca un siniestro de la aeronave que los transporte.

2. En razón de las características técnicas de los buques implicados en los procesos de contaminación, a cuyo efecto deberán considerarse los siguientes aspectos:

a) El desplazamiento del buque.

b) Las características de su sistema de propulsión.

c) Las características estructurales, de seguridad y de prevención de la contaminación con que cuenta el buque, de conformidad con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

d) La edad del buque.

e) El tipo de carga que transporta y su estiba.

f) Cualquier avería que se produzca en el buque, evaluada en relación con los parámetros anteriormente citados y, en todo caso, siempre que quede o pueda quedar afectada la velocidad, maniobrabilidad, flotabilidad, compartimentación o la estanqueidad de los buques o cuando se produzca un abordaje o embarrancamiento.

3. Por la densidad y alta concentración del tráfico marítimo presupone un riesgo a efectos de la contaminación del medio marino lo siguiente:

a) La navegación en aguas delimitadas por sistemas de regulación y separación del tráfico marítimo.

b) Aguas y derrotas de acceso a puertos de interés general.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

c) Aguas y derrotas de acceso a puertos de competencia de las comunidades autónomas.

4. Riesgos derivados de condicionamientos meteorológicos y oceanográficos por:

a) La navegación bajo condiciones meteorológicas o del mar, excepcionalmente desfavorables.

b) Existencia de corrientes.

c) Zonas marítimas con escollos, bajos o arrecifes.

d) Zonas marítimas sujetas a nieblas o condiciones de baja visibilidad frecuentes.

5. Riesgos derivados de buques de sistema de propulsión a gas natural o que transporten gas natural (GNL) o gases licuados del petróleo (GLP), por:

a) El riesgo de explosión que conlleva el que se pueda producir un efecto colateral contaminante por el combustible de dichos buques.

b) Los daños que pueden causar a bienes o personas, incluyéndose en estos conceptos tanto los daños a instalaciones, buques o el personal que integra las tripulaciones.

6. Aguas en las que existan instalaciones de explotación de energías alternativas, de exploración, investigación, explotación, extracción de hidrocarburos y almacenamiento subterráneo o explotaciones de otros recursos marinos, así como los medios fijos para el transporte a tierra de la energía, los hidrocarburos u otros recursos objeto de la explotación.

Artículo 6. Evaluación de riesgos.

1. Con excepción de las previsiones objeto del apartado 1 del artículo anterior en relación con los buques de propulsión nuclear o que transporten mercancías nucleares, bacteriológicas, químicas o radioactivas, o hidrocarburos y sus derivados, la evaluación de los riesgos producidos o derivados de un evento de contaminación del medio marino corresponderá al capitán marítimo competente por razón del área donde se produzca el evento en situaciones de emergencia de grado 1 o al Director General de la Marina Mercante, cuando se trate de situaciones de emergencia de grado 2 ó 3, de conformidad con lo previsto en el apartado 1.a) del artículo 6 y en el apartado 1 del artículo 7 del Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

2. En el caso de contaminación por sustancias nucleares, radiológicas, bacteriológicas o químicas, cuando se produzca en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción, así como en las instalaciones marítimas situadas en dichas aguas, la evaluación de los riesgos corresponderá al Director General de la Marina Mercante, que podrá recabar a tal efecto la colaboración del Consejo de Seguridad Nuclear.

3. Cuando la contaminación por sustancias nucleares, radiológicas o químicas tenga lugar en puertos o instalaciones litorales, sin perjuicio de las medidas iniciales que corresponda adoptar de acuerdo con los planes específicos en materia de protección ante riesgos radiológicos o químicos, los titulares de las mismas deberán poner en conocimiento del Consejo de Seguridad Nuclear, de la delegación o subdelegación del Gobierno correspondiente por razón de territorio y del órgano competente de la comunidad autónoma en materia de protección civil la información correspondiente, a efectos de lo previsto en el apartado 6 de la directriz básica de planificación ante el riesgo radiológico, aprobada por el Real Decreto 1554/2010, de 19 de noviembre, con sujeción al procedimiento de notificación establecido en el artículo 16 de esta orden.

Artículo 7. Áreas vulnerables.

En función de lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de esta orden, se consideran áreas vulnerables en las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las siguientes:

a) Los dispositivos de separación del tráfico marítimo y las aguas adyacentes a los mismos hasta una distancia de seis millas náuticas contadas desde los bordes exteriores de las vías de circulación.

b) Las adyacentes a los accesos a puertos de interés general, en una extensión de cinco millas náuticas contadas desde el límite exterior de la zona II de los puertos.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

Esta misma norma es de aplicación a los puertos de competencia de las comunidades autónomas y, en el supuesto de que estos no tuvieran establecida zona II, la distancia se establecerá desde la bocana del puerto.

c) Las aguas adyacentes a parques eólicos y de producción de otras energías alternativas en un círculo de cinco millas náuticas a contar desde el punto central de la superficie de explotación o del parque.

Esta misma regla es de aplicación a las instalaciones de exploración o explotación de recursos naturales del medio marino y de su subsuelo.

d) Espacios marinos protegidos por la normativa autonómica, estatal, comunitaria o internacional.

Artículo 8. *Mapas de sensibilidad.*

1. De acuerdo con el artículo 5.1.b) del Sistema Nacional de Respuesta las áreas y espacios marinos del artículo anterior deberán figurar en los correspondientes mapas de sensibilidad, incluyendo sus dimensiones y el ámbito en que deberán aplicarse las medidas de protección

2. La elaboración de los mapas corresponderá al Ministerio de Fomento y deberán publicarse en las páginas webs de este Ministerio y de la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Así mismo, deberá existir en cada capitanía marítima una copia del mapa o de los mapas de zonas vulnerables existentes en el ámbito competencial de la capitanía, a efectos de activación del Plan Marítimo Nacional y de información general, siendo de libre consulta para el público.

CAPÍTULO III

Fases y situaciones de emergencia

Artículo 9. *Determinación de las circunstancias de activación del Plan Marítimo Nacional.*

1. Las fases y situaciones de emergencia y subsiguiente activación del Plan, en el grado de respuesta adecuado, se establecerán en función de:

a) Magnitud y peligrosidad del supuesto o suceso de contaminación, así como la clase y tipo del agente contaminante y el lugar donde se haya producido la contaminación.

b) La superficie y vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas o afectadas, en función de la seguridad de la vida humana, la protección de la salud, de los bienes e intereses económicos e industriales de la zona y de la protección y conservación del medio marino.

c) La clase, características y volumen de los medios técnicos y personales que deban alertarse o movilizarse.

2. Además de las circunstancias previstas en el apartado anterior de este artículo, se tendrán en cuenta los riesgos a que hacen referencia los apartados 2 a 5 del artículo 5 de esta orden, de acuerdo con la magnitud con la que puedan afectar a la vulnerabilidad de las áreas donde pueda producirse el evento y a los daños para las personas y los bienes, así como a los medios de respuesta que se deban alertar o movilizar.

Artículo 10. *Fases del Plan Marítimo Nacional.*

En correspondencia con lo previsto por los artículos 5.1.c) y 7.2 del Sistema Nacional de Respuesta, las fases de emergencia del Plan Marítimo Nacional son las siguientes:

a) Fase de alerta, que implica, ante un posible suceso de contaminación marina, la puesta en disposición de actuar de los medios y recursos movilizables, de acuerdo con el grado de respuesta a que se hace referencia en los artículos siguientes.

b) Fase de emergencia, cuando, habiéndose producido un suceso de contaminación marina, la prevención y reducción de los daños derivados o que pudieran derivarse del mismo exige la movilización de los medios y recursos del plan, de conformidad con las situaciones previstas en el artículo siguiente.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

Artículo 11. Situaciones de emergencia.

Integradas en la fase de emergencia de contaminación de aguas portuarias o marítimas, comprenden las siguientes situaciones:

1. Situación 0. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de pequeña magnitud y peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- a) La contaminación marina esté dentro del ámbito de aplicación de un plan marítimo o de un plan local.
- b) La contaminación esté dentro del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.
- c) La contaminación afecte o pueda afectar exclusivamente y de forma limitada al frente costero de una entidad local.

En esta situación de emergencia se activará, en el grado de respuesta adecuado, el plan interior marítimo.

2. Situación 1. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de magnitud o peligrosidad media, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Los medios disponibles en los planes activados en situación 0 resulten insuficientes para combatir la contaminación.
- b) La contaminación se produzca fuera del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.
- c) Por las circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada, habiendo sido aplicada la situación 0, se considere necesario activar los planes correspondientes a la situación 1 en el grado de respuesta que se estime oportuno.
- d) La contaminación afecte o pueda afectar a un tramo de costa correspondiente a varios municipios.

En esta situación de emergencia se activarán, en el grado de respuesta adecuado, además del plan marítimo interior, en el supuesto de que el origen de contaminación se encuentre en las aguas marítimas, el Plan Marítimo Nacional.

3. Situación 2. Se producirá cuando tenga lugar alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Los medios disponibles en los planes activados en la situación 1 resulten insuficientes para combatir la contaminación.
- b) La zona marítima afectada o amenazada sea especialmente vulnerable.

Asimismo, cuando la contaminación tenga por fuente alguna de las causas objeto de las letras a) o b) del apartado 1 del artículo 5 de esta orden, ésta dará lugar, en todo caso, a la declaración de situación 2 y a la activación del Plan Marítimo Nacional.

Estas situaciones conllevan, en el grado de respuesta oportuno, la actuación de los planes interiores marítimos y la activación del Plan Marítimo Nacional.

4. Situación 3. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- a) La contaminación pueda afectar a la costa de varias comunidades autónomas.
- b) La contaminación pueda afectar a las aguas o a la costa de Estados limítrofes.
- c) La contaminación se produzca en aguas bajo soberanía de Estados limítrofes, pero que pueda poner en peligro, por su peligrosidad, extensión y proximidad geográfica, las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción o a las costas españolas.
- d) Estando en peligro la seguridad de personas y bienes, la emergencia sea declarada de interés nacional por el Ministro del Interior, según lo establecido en la Norma Básica de Protección Civil, aprobada por el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril.

En esta situación de emergencia se activarán el Plan Marítimo Nacional o el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, así como, en su caso, los planes interiores marítimos correspondientes.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

Artículo 12. *Activación de los planes del subsistema marítimo.*

1. Los planes interiores marítimos serán activados por la autoridad o empresa a cargo de los mismos, en el grado de respuesta adecuado y con sujeción a lo dispuesto en el capítulo siguiente de esta orden.

La activación de los planes interiores marítimos, a efectos de lo previsto en esta orden, implica la declaración de la fase de alerta del Plan Marítimo Nacional.

2. El Plan Marítimo Nacional será activado por la autoridad marítima cuando resulte necesario para la prevención o mitigación de los daños, con la consiguiente movilización de los medios de intervención adscritos al mismo.

Artículo 13. *Coordinación entre el Plan Marítimo Nacional y otros planes.*

1. En los casos en que se activen planes interiores marítimos junto al Plan Marítimo Nacional, la coordinación de actuaciones corresponderá al órgano de dirección de éste, sin que esto suponga la alteración sustantiva en los esquemas básicos organizativos o de funcionamiento de los planes interiores marítimos.

2. Los planes interiores marítimos, los planes locales y los planes territoriales de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán coordinarse y adaptarse al Plan Marítimo Nacional en los términos del artículo 264 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, en aquellos aspectos que impliquen actuaciones en la mar.

3. En caso de activación conjunta de un plan territorial y del Plan Marítimo Nacional, en las situaciones 1 ó 2, se constituirá un órgano de coordinación formado por un representante de la Delegación del Gobierno, el capitán marítimo y el jefe del servicio periférico de costas competentes por razón del lugar donde se produzca el evento, así como por tres representantes designados por la comunidad autónoma afectada.

Artículo 14. *Reglas especiales para la coordinación del Plan Marítimo Nacional y los planes interiores marítimos.*

Con el fin de garantizar la coordinación entre el Plan Marítimo Nacional y los planes interiores marítimos y facilitar la aplicación de los mecanismos de respuesta ante un suceso de contaminación, en la Dirección General de la Marina Mercante y en cada capitanía marítima deberá existir una copia de los planes citados.

CAPÍTULO IV

Procedimientos y protocolos de notificación

Artículo 15. *Obligaciones en materia de notificación de incidencias.*

1. Con carácter general, toda Administración pública o persona que tenga conocimiento de un suceso de contaminación en la mar está obligada a ponerlo en conocimiento de la Administración marítima, a los efectos previstos en este plan, con sujeción a lo dispuesto en los artículos siguientes:

a) Cuando se active el plan interior marítimo de un puerto, con independencia de que sea un puerto de interés general o de competencia de una comunidad autónoma, la autoridad competente del puerto deberá poner dicha circunstancia en conocimiento del capitán marítimo competente y del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (en adelante CCS-LCC) correspondiente por razón del lugar.

b) En el supuesto de activación de un plan marítimo interior perteneciente a instalaciones en la mar, por parte de la empresa titular de la misma o por la persona al efecto designada por aquella, se trasladará notificación del evento al CCS-LCC correspondiente a la zona afectada, además de los órganos contemplados en el apartado 2 del artículo 9 del Sistema Nacional de Respuesta.

c) Todo capitán, patrón o persona a cargo del gobierno de cualquier buque o embarcación, con independencia de la clase o actividad a la que se dedique, estará obligado a notificar al CCS-LCC todo suceso de contaminación del que tenga conocimiento.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

d) Lo dispuesto en la letra c) anterior es igualmente de aplicación a todo comandante o piloto de aeronaves que tenga conocimiento o haya observado un suceso de contaminación.

2. La notificación se ajustará al procedimiento y protocolos regulados en los artículos siguientes.

Artículo 16. *Procedimiento de notificación en los puertos.*

1. A efectos de cumplimentar lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo anterior, la autoridad competente del puerto pondrá en conocimiento del CCS-LCC correspondiente las circunstancias que motiven la activación del plan por vía telefónica o por radiocomunicación y por escrito, debiendo suministrarse en todo caso la siguiente información:

- a) Hora del suceso.
- b) Origen y causa de la contaminación.
- c) Naturaleza y descripción del agente contaminante.
- d) Extensión del área afectada.
- e) Estimación de los previsible efectos del suceso y la posibilidad de que se precise el concurso de medios de respuesta de la Administración marítima.

2. Cuando se produzcan las circunstancias a que refiere el apartado 3 del artículo 6 de esta orden, se procederá a comunicar por el medio más rápido posible la producción del evento al Consejo de Seguridad Nuclear, a la Delegación o Subdelegación del Gobierno competente por razón del ámbito territorial donde se haya producido la emergencia y al órgano competente en materia de protección civil de la comunidad autónoma afectada.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior se entenderá sin perjuicio de la obligación de notificación a los organismos contemplados en el apartado 1 del artículo 9 del Sistema Nacional de Respuesta.

Artículo 17. *Procedimiento de notificación de planes interiores de instalaciones en la mar.*

1. Cuando la notificación deba efectuarse por la empresa explotadora de una instalación o, en su caso, por la persona encargada de la dirección de ésta, la información a transmitir al CCS-LCC deberá suministrarse por cualquier procedimiento de radiocomunicación, así como por escrito en el momento en el que se pueda, mediante la aportación de los datos comprendidos en el protocolo de comunicación (POLREP) aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y vigente en cada momento.

2. En el supuesto de que la fuente de la contaminación fuera de naturaleza nuclear, radiológica o química, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 16 de esta orden.

Artículo 18. *Procedimiento de notificación de sucesos de contaminación en la mar.*

En los supuestos regulados por las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 15 de esta orden, la notificación se realizará inicialmente por medios de comunicación radioeléctricos, sin perjuicio de la posterior cumplimentación del protocolo de comunicación (POLREP) aprobado por la OMI y vigente en cada momento.

Artículo 19. *Actuación del CCS-LCC.*

1. La información inicial sobre un suceso de contaminación en el mar se ajustará en todos los casos al modelo que figura como anexo de esta orden.

2. Este documento deberá ser cumplimentado por el CCS-LCC de la zona afectada con los datos proporcionados por el propio observador del suceso o por el organismo, autoridad, organización, entidad o empresa que haya tenido conocimiento del mismo. Una vez confeccionado deberá ser remitido urgentemente al Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS).

El Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de la zona afectada contrastará y actualizará diligentemente la información, y remitirá puntualmente, si las hubiere, las correcciones y actualizaciones oportunas al CNCS.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

3. El centro receptor de la información (CCS o CNCS) remitirá la información sin demora a la Dirección General de la Marina Mercante y a la Dirección de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

4. El centro receptor de la información (CCS o CNCS), siguiendo instrucciones del director de la emergencia, informará inmediatamente del suceso a las siguientes autoridades y organismos:

a) Al capitán o capitanes marítimos de las áreas costeras amenazadas por la contaminación.

b) Al delegado o los delegados del Gobierno en las comunidades autónomas litorales cuyas costas pueden ser afectadas por la contaminación.

c) Al organismo designado para la lucha contra la contaminación en los correspondientes planes territoriales de contingencias por cada una de las comunidades autónomas litorales cuyas costas puedan estar amenazadas por la contaminación.

d) A la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

e) A la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.

f) Al Departamento de Seguridad Nacional de la Presidencia del Gobierno.

g) En todo caso la información deberá remitirse al Consejo Superior de Seguridad Nuclear cuando la fuente de la contaminación esté causada por sustancias nucleares o radiológicas.

5. Cuando el director de la emergencia lo considere necesario, se informará además a:

a) En el caso que el suceso haya ocurrido en una zona fronteriza con otro país, se establecerá conexión con su centro nacional o regional correspondiente, para alertar a las autoridades y al objeto de determinar, entre las autoridades competentes de ambos Gobiernos las acciones conjuntas a realizar.

b) Se enviará un mensaje de «ALERT POLLUTION» a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y, además, si el suceso se ha producido en el mar Mediterráneo, al Centro Regional de Emergencia por Contaminación del Mediterráneo (REMPEC), de Naciones Unidas en Malta.

6. Los comunicados posteriores sobre la evolución de la situación y el resultado de las operaciones de descontaminación emprendidas, elaborados por el director de la emergencia, se transmitirán puntualmente a las autoridades y organismos citados en el apartado anterior de este artículo.

La Dirección General de la Marina Mercante trasladará la información precisa al Ministerio del Interior cuando se trate de supuestos de contaminación objeto del artículo 5.1.a) de esta orden, por si se estima necesario proceder a la declaración de la emergencia como de interés nacional conforme a lo previsto por el artículo 7.2 del Sistema Nacional de Respuesta.

CAPÍTULO V

Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta

Artículo 20. *Órganos encargados de la dirección y respuesta.*

1. Según las distintas fases de emergencia que pudieran producirse, la activación de los planes y la dirección de las emergencias corresponderá a:

a) A las autoridades portuarias competentes o a las empresas a cargo en caso de emergencias que den lugar a la situación 0.

b) A las autoridades portuarias competentes o, en su caso, a los capitanes marítimos, en supuestos de emergencias que den lugar a la situación 1.

c) Al Director General de la Marina Mercante o al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, por delegación, vacante o ausencia del anterior en situaciones de emergencia 2.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

d) Cuando se den las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Sistema Nacional de Respuesta, la activación del Plan Marítimo Nacional y la coordinación de actuaciones corresponderá al Ministro de Fomento o a los Ministros de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente o de Interior.

2. Las funciones de estos órganos se concretan en la activación o desactivación del plan, en establecer las líneas generales de actuación y en impartir las directrices a seguir por los directores de operaciones o los coordinadores de las mismas en los supuestos de emergencias de grado 3 y los grupos de respuesta, a realizar el seguimiento de las actuaciones y de sus resultados y a mantener las relaciones institucionales con las restantes Administraciones públicas que, por la activación de los diversos planes, puedan ejercer competencias en la materia.

Artículo 21. *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situación de emergencia 0.*

La estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta será la prevista en los respectivos planes interiores marítimos.

Artículo 22. *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situaciones de emergencia de grado 1.*

Los capitanes marítimos, como directores de las emergencias, dispondrán de la siguiente estructura de apoyo:

1) Un coordinador de operaciones, que será el jefe del CCS, que bajo la dirección del capitán marítimo y, de acuerdo con las instrucciones impartidas por éste, asuma la dirección de las operaciones de limpieza y prevención y de los grupos de respuesta que deban actuar de acuerdo con lo previsto en el Plan Marítimo Nacional, informando al capitán marítimo de todos los pormenores relacionados con las operaciones y de la evolución de éstas, así como de poner de manifiesto aquellas necesidades personales y materiales de los grupos de respuesta y recabar la ayuda de los grupos de apoyo logístico en lo que se refiere a la realización de las operaciones.

2) Un comité técnico asesor, encargado de aconsejar al capitán marítimo respecto de todas aquellas cuestiones medioambientales, científicas, técnicas, jurídicas o económicas que pudieran ser relevantes para la evaluación, evolución y ordenación general de las operaciones de respuesta.

Este comité estará integrado por los coordinadores de inspección y seguridad marítima y por el jefe de asuntos generales de la capitanía marítima, el jefe del centro de coordinación de salvamento de SASEMAR correspondiente y el personal de la empresa, o empresas, y la autoridad portuaria que, en su caso se determine en función de la clase de emergencia y su localización.

3) Grupos de respuesta, encargados de la respuesta inmediata ante los supuestos de contaminación, del despliegue y utilización de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados y de la adecuada gestión de los residuos recogidos y de la limpieza de las aguas contaminadas, bajo las directrices del coordinador de operaciones.

Los medios personales y materiales que se movilicen ante el suceso de contaminación serán los adscritos, en su caso, a los planes interiores marítimos que se hayan activado, incluyendo los de SASEMAR, con el volumen y extensión precisos para la realización de las operaciones de lucha contra la contaminación.

4) Grupo de apoyo logístico, encargado de atender las necesidades de todo tipo en apoyo de los órganos y grupos anteriormente citados. El funcionamiento de este grupo será asumido por el jefe de asuntos generales de la capitanía marítima.

5) Apoyo en el ámbito de las telecomunicaciones. Las comunicaciones relacionadas con los sujetos intervinientes en un supuesto de contaminación se realizarán preferentemente a través del centro de coordinación y salvamento de SASEMAR, a través de las frecuencias establecidas y de acuerdo con las directrices impartidas por el capitán marítimo, sin perjuicio del uso de otras redes que puedan estar disponibles a juicio del director de la emergencia.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

6) El gabinete de relaciones públicas, encargado de las relaciones con los medios de comunicación y de la difusión de los comunicados, será el de la Dirección General de la Marina Mercante que estará en estrecho contacto con el director de la emergencia.

Artículo 23. *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situación de emergencia 2.*

En esta situación el Director General de la Marina Mercante o, en su caso, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima estará apoyado por los grupos regulados en el artículo anterior, que asumirán las funciones en dicho artículo encomendadas, con sujeción a las siguientes normas en cuanto a su composición:

- 1) El coordinador de operaciones será el director adjunto de operaciones de SASEMAR.
 - 2) El comité técnico asesor estará compuesto por el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, siempre que no ejerciera la dirección de las operaciones, y por los siguientes miembros:
 - a) Los Subdirectores Generales Adjuntos de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.
 - b) Los capitanes marítimos de las zonas afectadas por la emergencia.
 - c) Los jefes de las áreas de contaminación marítima y de seguridad marítima.
 - d) Un representante de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima con experiencia en la planificación y dirección de operaciones.
 - e) Un representante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
 - f) Un representante de la Agencia Estatal de Meteorología.
 - g) El Director Técnico de Protección Radiológica en todo caso deberá formar parte del comité técnico asesor siempre que la contaminación sea de carácter nuclear o radioactivo o exista un riesgo de contaminación de estas características.

Así mismo, podrán incorporarse al comité técnico asesor un representante del sistema de apoyo técnico a la gestión de emergencias del plan estatal de protección civil ante el riesgo químico, en el supuesto de que la fuente de la contaminación o las consecuencias de ésta pudieran conllevar un riesgo de estas características, así como representantes del Instituto Español de Oceanografía, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas si por las características del evento contaminador y por su importancia se estimara necesario.
 - 3) Los grupos de respuesta estarán integrados por los medios de lucha contra la contaminación marina, tanto marítimos como aéreos, adscritos a SASEMAR así como, en su caso, a otros organismos de las Administraciones públicas o de las Fuerzas Armadas, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicio de Vigilancia Aduanera o voluntarios.
 - 4) El grupo de apoyo logístico estará integrado por:
 - a) El Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa de la Dirección General de la Marina Mercante.
 - b) El Director Adjunto de Administración y Recursos Humanos de SASEMAR.
 - c) Un representante de relaciones internacionales de SASEMAR.
 - 5) Apoyo en el ámbito de las telecomunicaciones. Las comunicaciones, así como el apoyo técnico relativo a la utilización y despliegue de medios precisos, se realizarán por la dirección de operaciones SASEMAR.
 - 6) Un gabinete de relaciones públicas dirigido por un representante designado por la Dirección General de la Marina Mercante, que coordinará toda la información sobre el supuesto de contaminación y que será el canal único de comunicación con los medios sociales y de información.
- Del director del gabinete dependerán los medios materiales y humanos de los servicios de prensa de la Dirección General de la Marina Mercante y, a los únicos efectos de lo previsto en esta orden, los pertenecientes a SASEMAR.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

Artículo 24. *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situación de emergencia 3.*

En las situaciones de emergencia 3 el coordinador general estará apoyado por los siguientes órganos:

- 1) Un director de operaciones que será el director adjunto de operaciones de SASEMAR.
- 2) Un consejo de dirección, con la misión específica de asesorar al coordinador general en la toma de decisiones y aportar toda la información adicional, respecto a la inicialmente existente, sobre las características de las áreas a proteger.

Este consejo estará integrado por:

- a) El Director General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
- b) El Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- c) El Director General de Protección Civil y de Emergencias del Ministerio del Interior.
- d) El Director Operativo del Departamento de Seguridad Nacional de la Presidencia del Gobierno.
- e) El Director General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa.
- f) El segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada del Ministerio de Defensa.

En el caso de que existieran planes territoriales y locales activados, los directores de los mismos se integrarán en el consejo.

- 3) Un consejo técnico asesor, cuya misión es facilitar al coordinador general, así como a los directores de otros planes activados en su caso, toda la información científica y técnica relativa a las características y comportamiento de los productos contaminantes, al medio afectado por la contaminación o a cualquier otro aspecto que pudiera ser relevante para la toma de decisiones, así como la asistencia jurídica para la adopción de estas últimas.

El consejo técnico asesor estará integrado por:

- a) El Director del Instituto Español de Oceanografía.
- b) El Presidente de la Agencia Estatal de Meteorología.
- c) El Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- d) El Director del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- e) El Jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada.
- f) El Director Adjunto de Vigilancia Aduanera
- g) El Director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- h) El Director Adjunto de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- i) Un representante de la Unidad Militar de Emergencias.
- j) Un representante del Instituto Hidrográfico de la Marina.
- k) El Abogado del Estado Jefe del Departamento Ministerial del coordinador general de la emergencia.

También formará parte del consejo técnico asesor un representante designado por la autoridad competente de cada uno de los planes territoriales que, en su caso, hubieran sido activados.

Cuando se hayan movilizado personal y medios pertenecientes a la Armada, al Ejército de Tierra y del Aire o pertenecientes al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Agencia Estatal de Administración Tributación o Cruz Roja española, deberá incorporarse al consejo técnico asesor un representante de cada una de las instituciones movilizadas.

Así mismo, podrán convocarse al consejo los expertos nacionales o internacionales que, por razón de la materia, sean requeridos para ello por el coordinador general de la emergencia.

En todo caso, siempre que la fuente de la contaminación sea de carácter nuclear o radioactivo o exista un riesgo de contaminación de estas características, deberá incorporarse al consejo el Director Técnico de Protección Radiológica.

- 4) Un consejo económico encargado de todas las actividades económicas y de contratación, relacionadas con la emergencia, que estará integrado por los subdirectores generales o equivalentes de los asuntos económicos pertenecientes a los centros directivos

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

correspondientes a los miembros integrantes del consejo de dirección o por las personas en los que aquellos deleguen.

La dirección del consejo corresponderá al subdirector general correspondiente del ministerio encargado de la coordinación de la respuesta.

5) Centro de información. Con la misión de evaluar, elaborar y distribuir los comunicados y la información que sobre la emergencia se estime precisa por el coordinador de la misma, estará dirigido por el jefe del gabinete de prensa del ministerio encargado de la coordinación general e integrado por representantes de los distintos departamento ministeriales con representación en el consejo de dirección.

En el centro de información deberán integrarse representantes de los servicios de prensa de la Dirección General de la Marina Mercante y de SASEMAR.

Asimismo, podrán estar representados miembros de los departamentos de prensa de las comunidades autónomas, en el supuesto de que se hubieran activado otros planes territoriales, así como de otros departamentos ministeriales, cuya colaboración se pudiera requerir en razón de la emergencia.

6) Apoyo en el ámbito de las telecomunicaciones. Las comunicaciones, así como el apoyo técnico relativo a la utilización y despliegue de medios precisos, se realizarán por la dirección de operaciones de SASEMAR, en coordinación con los departamento competentes de los ministerios y de las unidades militares que participen en el proceso de respuesta, sin perjuicio de utilizar otras redes de comunicaciones, distintas de las de SASEMAR, si así se decide por el órgano competente.

CAPÍTULO VI

Procedimientos de actuación y fin de emergencias

Artículo 25. *Procedimiento de actuación.*

1. En primer lugar se requiere realizar la evaluación de la situación, analizando la primera información recibida, así como el resultado de las medidas inmediatas tomadas, en el caso de que ya esté activado y en ejecución un plan interior marítimo y, a la vista de todos los factores que intervienen en el suceso, considerar las acciones más convenientes teniendo en cuenta las siguientes premisas:

- a) Si existen o no zonas sensibles o recursos importantes amenazados por la contaminación.
- b) Cuáles son las características del producto derramado y su efecto sobre el ecosistema.
- c)Cuál es el resultado de las acciones emprendidas hasta el momento.

2. Una vez consideradas las alternativas y evaluada la situación se ha de establecer un plan operativo, el cual debe tener en consideración lo siguiente:

- a) El riesgo para las personas los bienes y el medio ambiente del producto derramado y su identificación.
- b) La determinación de la posible trayectoria de la contaminación mediante la utilización de los programas informáticos de predicción disponibles.
- c) La determinación de los efectos nucleares o radiológicos derivados de un proceso de contaminación de esta naturaleza, así como de los criterios y los medios necesarios para hacer frente a la misma.
- d) El establecimiento de un servicio de vigilancia aérea para verificar las predicciones y obtener información complementaria.
- e) El establecimiento del procedimiento de revisión del plan operativo en base los progresos de las operaciones y la información adicional obtenida de los observadores y de los propios grupos de respuesta.
- f) El establecimiento de los sistemas de comunicaciones entre los grupos de respuesta y el CCS y de éste con los servicios centrales correspondientes de SASEMAR.
- g) El mantenimiento de un control y registro diario de todas las operaciones, resultado de las mismas y equipo utilizado.
- h) La confección y difusión de los correspondientes partes de operaciones.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

i) Las previsiones para el levantamiento de las operaciones, una vez finalizadas estas, y regreso del personal y material a sus lugares de origen.

j) Cuando se trate de contaminación de naturaleza nuclear o radiológica, se establecerá un servicio específico de vigilancia y control de la misma, que permita su seguimiento y la adopción de los medios precisos para combatirla.

3. El establecimiento del plan operativo no ha de ser un motivo para que se puedan producir retrasos en las acciones más urgentes a emprender para tratar de luchar contra la contaminación, ya que el factor tiempo es muy importante a la hora de obtener resultados positivos de las operaciones. En consecuencia, hasta que se pueda poner en práctica dicho plan, se continuarán las acciones emprendidas si anteriormente estaba activado un plan interior marítimo o el de situación 1 de respuesta del Plan Marítimo Nacional.

4. La activación de medios materiales y humanos adscritos a este plan se realizará de forma escalonada de acuerdo con la magnitud del suceso, utilizando en primer lugar aquéllos medios más próximos geográficamente.

Cuando se trate de contaminación por causas nucleares o radiológicas, se movilizarán con el concurso del Consejo de Seguridad Nuclear los medios públicos y privados especializados en el tratamiento de emergencias nucleares y radiológicas.

5. La incorporación de medios privados, ajenos a los que ya estén interviniendo, así como la solicitud de ayuda internacional será decidida por el director de la emergencia. En el caso de que esté activado únicamente el situación 1 de respuesta, la ayuda exterior se tramitará a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

6. Si la información recibida posteriormente de la progresión de la contaminación, del desarrollo de las operaciones de respuesta y del resultado de éstas, aconseja introducir modificaciones en el plan operativo inicial, estas modificaciones serán adoptadas por:

a) El coordinador de las operaciones, siempre que estas modificaciones afecten exclusivamente a aspectos técnicos de las operaciones en curso, al objeto de evitar demoras. Posteriormente serán comunicadas al director de la emergencia.

b) El director de la emergencia, si estas modificaciones afectan a la introducción de variaciones en los criterios de prioridad para la protección de determinadas áreas marinas, o implican la retirada de efectivos en una zona para su traslado a otra.

7. Los servicios centrales de SASEMAR confeccionarán los correspondientes «partes diarios de operaciones», los cuales serán entregados al director de la emergencia, que determinará su difusión a través del gabinete de relaciones públicas.

8. Los comunicados sobre el desarrollo de las operaciones serán aprobados por el director de la emergencia antes de su difusión.

9. Si la situación lo requiere se confeccionarán «partes de operaciones» específicos de una zona o de los resultados de una operación de respuesta determinada, bajo mandato del director de la emergencia.

10. Todas las peticiones puntuales de información serán canalizadas a través del mencionado gabinete de relaciones públicas.

11. El acceso directo de los medios de comunicación a las zonas de operaciones marítimas requerirá la autorización expresa del director de la emergencia.

Artículo 26. *Actuaciones de respuesta.*

1. Las actividades operativas de respuesta contra la contaminación se realizarán por los grupos de respuesta establecidos, conforme a lo previsto para las situaciones de respuesta de grado 2.

2. Junto a lo establecido en el apartado anterior, procederá recabar la movilización y el concurso de los medios marítimos y aéreos de respuesta contra la contaminación pertenecientes a otras Administraciones públicas o entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, conforme a lo que dispongan los protocolos que al efecto puedan establecerse por el Ministerio de Fomento, así como mediante contrato conforme a la legislación de contratos de las Administraciones públicas.

3. En todo caso, podrán ser movilizados los medios personales, navales y aéreos pertenecientes al Ejército de Tierra, a la Armada Española y al Ejército del Aire, que, bajo la

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

dirección de sus mandos naturales, ejecutarán las actividades que les sean encomendadas por el coordinador de la emergencia, conforme a los protocolos que se establezcan al efecto.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será de aplicación, en los mismos términos, respecto de los medios personales y marítimos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a la Agencia Estatal de Administración Tributaria y Cruz Roja española.

4. En todo caso se movilizarán los recursos personales y materiales del Consejo de Seguridad Nuclear o de los organismos públicos o privados especializados en el tratamiento de contingencias nucleares.

Artículo 27. Fin de la emergencia.

1. El director de la emergencia es el único legitimado para decretar el fin de la emergencia, cuando solamente está activado el presente Plan Marítimo Nacional o también lo esté un plan interior marítimo coordinado con el anterior. En todo caso, la decisión deberá ser tomada a partir de los informes que al efecto le transmita el consejo técnico asesor y una vez oído el consejo de dirección.

2. En el caso de que esté también activado un Plan del Subsistema Costero, será el órgano coordinador de ambos planes quien puede decretar el fin de la emergencia. No obstante, el director de la emergencia del presente Plan Marítimo Nacional podrá comunicar al mencionado órgano coordinador el final de las operaciones en el mar, cuando estime que la labor de descontaminación en este ámbito ha llegado a su fin.

3. La declaración de final de la emergencia no supone la retirada definitiva de todos los grupos de respuesta, parte de los cuales pueden mantenerse activos para llevar a cabo labores auxiliares o de apoyo a otros grupos dependientes de otro Plan Marítimo o Costero a criterio del director de la emergencia.

4. La declaración de final de la emergencia supondrá la desactivación total o parcial de aquellos órganos de respuesta que, a juicio del director de la emergencia, no sean necesarios para llevar a cabo las tareas mencionadas en el apartado anterior.

CAPÍTULO VII

Inventario de medios y programas de mantenimiento y adiestramiento

Artículo 28. Inventario de medios disponibles.

1. SASEMAR mantendrá una base de datos en la que figure un inventario detallado de todos los medios materiales de su propiedad adscritos a la lucha contra la contaminación. Así mismo se incluirán en dicho inventario los medios materiales aptos para las operaciones de lucha contra la contaminación, cuya titularidad corresponda al Ministerio de Fomento, otros organismos y entes del Estado e instituciones y empresas públicas y privadas con los que SASEMAR tenga suscritos convenios de colaboración, así como los que pudieran pertenecer a las comunidades autónomas.

Los inventarios de los medios materiales de organismos y entes del Estado e instituciones y empresas públicas y privadas con los que SASEMAR tenga suscritos convenios de colaboración, así como los que pudieran pertenecer a las comunidades autónomas, serán actualizados anualmente debiéndose entregar a SASEMAR la actualización de los mismos.

SASEMAR semestralmente notificará a la Dirección General de la Marina Mercante cualquier modificación del inventario de los medios adscritos a SASEMAR.

2. Con independencia de los medios materiales mencionados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante recabará información periódica sobre los medios disponibles de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) o de otros países de la Unión Europea, a través del Sistema Comunitario de Información (CECIS), si fuera necesario.

3. La base de datos deberá actualizarse cada vez que se produzca la incorporación o baja, temporal o definitiva, de cualquier medio relacionado en la misma, en un plazo no superior a 15 días contados desde que se produjo el hecho.

4. La Dirección General de la Marina Mercante recabará periódicamente del Consejo de Seguridad Nuclear la información precisa respecto de los medios personales y humanos, de

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

titularidad público privada, que pudieran movilizarse ante un supuesto de contaminación nuclear o radiológica.

5. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, la base de datos se revisará cada seis meses con objeto de subsanar posibles errores.

Artículo 29. *Programa de mantenimiento de los medios materiales disponibles.*

1. SASEMAR seguirá un programa de mantenimiento de los medios materiales de lucha contra la contaminación de su propiedad, de acuerdo con las recomendaciones de los respectivos fabricantes y, en su defecto, programará revisiones de dichos medios en función de las normas técnicas aplicables.

2. Para llevar a cabo el programa de mantenimiento mencionado en el apartado anterior, SASEMAR se dotará de las herramientas, equipos y repuestos necesarios para realizar esa labor con eficacia.

3. Si lo considera necesario y dentro de sus posibilidades presupuestarias, SASEMAR podrá recurrir a talleres o a técnicos especializados para llevar a cabo las operaciones de mantenimiento que no puedan ser realizadas en sus instalaciones.

Artículo 30. *Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del Plan Marítimo Nacional.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante y SASEMAR establecerán un programa de formación y adiestramiento para todas aquéllas personas adscritas al Plan Marítimo Nacional. El mencionado programa se centrará preferentemente en la estructura del citado plan, de los riesgos principales, el conocimiento de nuevas tecnologías de lucha contra la contaminación, optimización de las existentes, y de las técnicas de mantenimiento de equipos.

Para la elaboración del programa anteriormente descrito deberá contarse con el concurso del Consejo de Seguridad Nuclear, a efectos de la participación del mismo en las tareas de adiestramiento y la realización de los ejercicios relacionados con la contaminación nuclear y radiológica.

2. Los cursos de formación se escalonarán en diversos niveles técnicos de conocimientos según el grado de responsabilidad en la respuesta a un suceso de contaminación de sus participantes.

3. Para alcanzar los objetivos mencionados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante facilitará al personal técnico de SASEMAR y a los funcionarios de las capitanías marítimas el acceso a los cursos organizados por la Unión Europea, así como a aquéllos organizados por entidades privadas que revistan especial interés.

4. Se asegurará la realización de ejercicios prácticos regulares al objeto de que los integrantes de los grupos de respuesta estén familiarizados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación.

5. Los miembros directivos y coordinadores del plan efectuarán ejercicios teóricos y prácticos periódicos, con el fin de familiarizarse con las distintas situaciones que pueden plantearse.

6. Todos los ejercicios, cualquiera que sea su naturaleza finalizarán con una evaluación de los resultados que incluirá propuestas de modificación de los mismos, al objeto de mejorar el grado de respuesta ante una contaminación real.

7. En la medida en que resulte posible, sin que ello implique incremento de las consignaciones presupuestarias, se procurará dotar a SASEMAR de la infraestructura de simuladores precisa para la reproducción de situaciones de emergencia y su control y la realización de los programas de adiestramiento y ejercicios periódicos.

Siempre que ello fuera posible, en función de las actividades realizadas por los organismos de los que dependan, se procurará que en la realización de ejercicios prácticos regulares puedan participar personal y medios de los Ejércitos de Tierra y Aire, de la Armada Española, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, de la Guardia Civil del Mar, de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, del Consejo de Seguridad Nuclear, de Cruz Roja Española y de las comunidades autónomas litorales.

Así mismo, se procurará la participación en los ejercicios de los efectivos y de las unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que, en su caso, se ubiquen en el teatro geográfico de la emergencia simulada.

CAPÍTULO VIII

Revisión del Plan Marítimo Nacional y régimen sancionador

Artículo 31. *Procedimiento de revisión del Plan Marítimo Nacional.*

1. El Plan Marítimo Nacional será objeto de evaluación y seguimiento por la Comisión regulada en el artículo siguiente de esta orden y se modificará cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) La existencia de nuevos riesgos distintos a los contemplados en esta orden.
- b) Cuando de la experiencia y aplicación del Plan Marítimo Nacional resulte conveniente introducir factores de corrección en el orden operativo y técnico.
- c) En virtud de avances técnicos que aconsejen la modificación del Plan.
- d) Cuando se produzcan modificaciones en la normativa internacional, comunitaria o nacional aplicables al ámbito del Plan Marítimo Nacional.

2. En todo caso el Plan Marítimo Nacional será objeto de revisión, con independencia de que ésta de lugar o no a modificaciones, cada tres años a partir del día siguiente al de la publicación de esa orden, con sujeción a lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 32. *Comisión de Seguimiento.*

1. De conformidad con el mandato objeto del artículo 5.1.l) del Sistema Nacional de Respuesta se crea, adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante, la Comisión de Seguimiento del Plan, que tendrá el carácter de grupo de trabajo de conformidad con lo previsto en el artículo 40.3 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. La Comisión estará presidida por el Director General de la Marina Mercante o por sustitución por el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, que formará en todo caso parte de la misma, y estará integrada por dos vocales pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante con experiencia en la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y por dos vocales de SASEMAR, con experiencia en el área de operaciones y prevención de la lucha contra la contaminación, designados por el director de dicha entidad.

3. Podrán asistir a las reuniones de la Comisión, en función de los asuntos a tratar, aquellas personas pertenecientes a las Administraciones públicas o empresas que se estime pertinente a juicio del presidente de la Comisión, por razón de la materia objeto de las reuniones.

4. En todo caso, la Comisión deberá elaborar anualmente un informe-memoria de la aplicación y resultados del Plan Marítimo Nacional, para su elevación al Ministro de Fomento a través del Director General de la Marina Mercante.

5. Corresponde a la Comisión la realización de las siguientes funciones:

- a) El seguimiento y evaluación del Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.
- b) El estudio e informe de cuantos aspectos técnicos y operativos se deriven de la aplicación del citado Plan.
- c) La realización de las actividades y estudios relacionados con la revisión del Plan Marítimo Nacional.
- d) La propuesta de revisión del Plan Marítimo Nacional.

6. La Comisión se reunirá al menos dos veces al año y se regirá en cuanto a su funcionamiento por lo dispuesto a lo previsto por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

7. La Comisión tendrá su sede en la Dirección General de la Marina Mercante y sus necesidades de medios materiales y personales se cubrirán con el personal y los medios ya adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 33. *Régimen sancionador.*

Las infracciones contra lo dispuesto en esta orden se sancionarán conforme a lo previsto por el título IV del libro tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Disposición adicional única. *Facultades de habilitación.*

Se faculta al Director General de la Marina Mercante para acometer cuantas actuaciones sean precisas en ejecución de lo dispuesto en esta orden.

Así mismo, se faculta al Director General de la Marina Mercante para la formalización de cualquier protocolo de colaboración o actuación precisas para la ejecución del plan, cuya formalización no esté encomendada directamente al Ministro de Fomento por esta u otras normas.

También estará facultado para publicar el POLREP debidamente aprobado y vigente en cada momento.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o menor rango se opongan a lo establecido en la presente orden.

Disposición final primera. *Publicación de mapas de sensibilidad.*

Los mapas, regulados por el artículo 8 de esta orden, deberán estar elaborados y publicados en las páginas webs a que se refiere dicho artículo, en el plazo de un año a contar desde el día siguiente al de la publicación de esta orden.

Disposición final segunda. *Recursos materiales y humanos.*

Las medidas objeto de esta orden serán atendidas con las dotaciones presupuestarias ordinarias y se llevarán a cabo con el personal existente en los órganos u organismos afectados, sin que puedan suponer incremento de dotaciones ni retribuciones ni de otros gastos de personal al servicio del sector público.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto por el artículo 149.1.20ª de la Constitución que confiere al Estado las competencias exclusivas en materia de marina mercante.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Informe sobre contaminación marina «POLREP»

POLREP

De:

Para:

DTG:

Identificación:

Número serie:

Parte I - POLWARN:

§ 6 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino

A. Fecha y hora de la observación/reporte de la contaminación e identidad del observador/informante.

B. Posición y extensión de la contaminación.

C. Derrame.

D. Incidente

E. Acuse de recibo.

Parte II - POLINF:

F. Fecha y hora de la observación/reporte de la contaminación e identidad del observador/informante.

G. Posición.

H. Características de la contaminación.

I. Origen y causa.

J. Dirección y velocidad del viento.

K. Corrientes y/ o marea.

L. Estado de la mar.

M. Deriva con horas estimadas y predicción de modelos matemáticos

N. Fotografías, video y datos de sensores.

O. Buques en la zona.

P. Acciones tomada.

Q. Otra información relevante.

R. Descripción:

1. Naturaleza del producto:

2. Cantidad estimada (m³).

3. Longitud (km):

4. Anchura (km):

5. Cobertura (%):

6. Cobertura área contaminada (km²).

7. Porcentaje del área de cobertura según código apariencia (%).

=Película: %.

=Irisación: %.

=Metálico: %.

=Color verdadero discontinuo: %.

=Color verdadero continuo: %.

=Otro: %.

Parte III - POLFACT:

S. Fecha y hora.

T. Solicitud de asistencia.

U. Coste.

V. Gestiones de entrega.

W. Asistencia, dónde y cómo.

X. Otros estados solicitados.

Y. Cambio de coordinación.

Z. Intercambio de información.

§ 7

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[...]

TÍTULO VI

De los accidentes de la navegación

CAPÍTULO I

Del abordaje

Artículo 339. *Régimen jurídico y concepto de abordaje.*

1. El abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.

2. Se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.

3. Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo.

4. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado.

Artículo 340. *Fundamento de la responsabilidad.*

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

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

Artículo 341. *Abordaje por culpa compartida.*

1. En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o, en su caso, embarcación o artefacto naval.

2. Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales.

Artículo 342. *Supuestos de solidaridad.*

1. Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales.

2. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.

Artículo 343. *Excepciones oponibles en caso de solidaridad.*

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

Artículo 344. *Exigencia de requisitos formales.*

1. La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión.

2. No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

Artículo 345. *Aplicabilidad de las normas.*

1. Las normas de este capítulo se aplicarán en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de abordaje, con independencia de que tal responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un procedimiento administrativo.

2. No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas.

Artículo 346. *Daños por contaminación derivados de un abordaje.*

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

CAPÍTULO II

De la avería gruesa

Artículo 347. *Concepto y requisitos del acto.*

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

Artículo 348. *Sacrificios admisibles en avería gruesa.*

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

Artículo 349. *Contribución a la avería gruesa.*

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

Artículo 350. *Ausencia de formalidades.*

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

Artículo 351. *Causación culposa de la situación de peligro.*

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

Artículo 352. *Derecho de retención.*

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

Artículo 353. *Liquidación privada.*

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

Artículo 354. *Liquidación mediante expediente de certificación pública.*

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

Artículo 355. *Prescripción.*

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

Artículo 356. *Libertad de pactos.*

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

2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador.

CAPÍTULO III

Del salvamento

Artículo 357. *Régimen jurídico.*

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

Artículo 358. *Concepto.*

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

2. No se considerará salvamento la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa.

3. No se considerará salvamento operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte.

4. El hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.

Artículo 359. *Aplicación a buques de Estado.*

1. Las normas sobre salvamento serán aplicables al prestado a los buques y embarcaciones de Estado tal como se definen en el artículo 3. Sin embargo, en estos casos el premio deberá solicitarse mediante el oportuno procedimiento administrativo, sin que sean de aplicación las normas sobre retención o embargo de los buques o bienes salvados.

2. Asimismo se regirán por estas normas los salvamentos efectuados por los buques y embarcaciones de Estado, en cuyo caso el premio que corresponda se pondrá a disposición de la administración u organismo de que dependan, que proveerán a su equitativa aplicación.

Artículo 360. *Salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública.*

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

Artículo 361. *Contratos de salvamento.*

1. Las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.

2. El capitán y el armador del buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 362. *Derecho a premio.*

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

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

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

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

Artículo 363. *Reparto del premio entre armador y dotación.*

1. El premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su

dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, salvo pacto en contrario. La distribución de la parte de la dotación entre sus componentes se efectuará en proporción al sueldo base de cada categoría.

2. La regla establecida en el apartado anterior no se aplicará a los buques remolcadores ni a los armados y equipados para el salvamento, en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus respectivos contratos de embarque o en convenio colectivo.

3. En el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas de distribución salvo que la ley del pabellón disponga otra cosa.

Artículo 364. *Prohibición de efectuar el salvamento.*

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

Artículo 365. *Derecho de retención.*

1. El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.

2. El armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía suficiente para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador.

Artículo 366. *Buques y cargamentos extranjeros con inmunidad soberana.*

1. A menos que el Estado del pabellón lo consienta, quedarán excluidos de la aplicación de las normas sobre salvamento contenidas en esta ley los buques de Estado extranjeros que, al efectuarse la ayuda, gozaran de inmunidad soberana de conformidad con los principios generalmente reconocidos en el Derecho internacional.

2. Igualmente quedarán excluidos, salvo consentimiento del Estado propietario, los bienes no comerciales de propiedad de un Estado extranjero que gocen de la inmunidad a que se refiere al apartado anterior.

Artículo 367. *Intervención de la Administración Marítima.*

1. La Administración Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.

2. Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración Marítima, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

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

Artículo 368. *Bienes salvados de propiedad desconocida.*

1. Quienes durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala.

2. La Armada incoará un expediente tendente a la averiguación de los legítimos propietarios, en la forma que reglamentariamente se determine, que necesariamente deberá incluir la notificación al cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.

3. Localizado quien fuere el propietario, el órgano competente de la Armada procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a este los derechos previstos en el artículo 8.2.c) del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 365, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda.

4. En el supuesto de que el propietario no fuere localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público.

5. Lo previsto en este artículo se entiende, en todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 381, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

6. Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo no obstante repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido.

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

CAPÍTULO IV

De los bienes naufragados o hundidos

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

1. Las normas de este capítulo serán de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso, sin perjuicio de que puedan ser objeto de salvamento, en cuyo caso las relaciones entre el titular y el salvador se regirán por las normas del capítulo anterior.

2. Serán en todo caso de aplicación preferente las normas sobre remoción de buques naufragados o hundidos.

3. Salvo previsión expresa en otro sentido en las normas de este capítulo, sus normas no serán de aplicación al patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su normativa específica.

Artículo 370. *Obligación de notificación.*

1. Los capitanes y armadores de los buques que naufraguen o se hundan en los espacios marítimos españoles, están obligados a notificar los hechos a la Administración Marítima en los términos y a los efectos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación incumbirá a los propietarios de otros bienes naufragados que no fuesen transportados a bordo de buques o embarcaciones.

Artículo 371. *Comunicación a los propietarios de los bienes accidentados.*

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

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

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

Sección 1.^a De los derechos de propiedad

Artículo 373. *Conservación de la propiedad.*

1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.

2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.

Artículo 374. *Prescripción a favor del Estado.*

1. El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado.

2. Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles.

Artículo 375. *Interrupción de la prescripción adquisitiva.*

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

Sección 2.^a Del régimen de las extracciones

Artículo 376. *Operaciones de exploración.*

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

Artículo 377. *Operaciones de extracción.*

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

Artículo 378. *Titulares del derecho a la extracción.*

1. Podrán solicitar la autorización de extracción los propietarios de los buques o bienes naufragados o hundidos, acreditando debidamente su dominio.

2. Si existieran varios propietarios, la solicitud deberá formularse de acuerdo entre ellos, o mediando expresa renuncia de quienes no estuviesen interesados en la extracción.

3. Tratándose de la extracción de buques y bienes a bordo, la iniciativa de las gestiones para la extracción corresponderá al propietario del buque.

Artículo 379. *Contratos para la extracción.*

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

Artículo 380. *Extracción de buques o bienes propiedad del Estado.*

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

Artículo 381. *Extracción de bienes de comercio prohibido o restringido.*

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

Artículo 382. *Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.

2. Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.

3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.

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

1. La regulación y autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona contigua española, así como la autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se regirán de acuerdo con lo previsto en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001 y demás tratados en los que España sea parte, así como en la legislación específica.

2. En todo caso, precisará autorización administrativa la extracción de los objetos arqueológicos o históricos situados en el fondo del mar de la zona contigua española. La recuperación de tales bienes sin la preceptiva autorización será sancionable como infracción cometida en territorio español.

CAPÍTULO V

De la responsabilidad civil por contaminación

Artículo 384. *Ámbito de aplicación.*

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de

buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.

Artículo 385. *Sujetos responsables.*

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho.

2. Cuando en el hecho generador de la contaminación se encuentren involucrados varios buques, sus armadores estarán solidariamente obligados a indemnizar los daños por contaminación, a no ser que éstos puedan razonablemente ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los buques.

Artículo 386. *Fundamento de la responsabilidad.*

1. El armador será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción. No obstante, quedará exonerado si prueba que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último.

2. Sin perjuicio de los convenios internacionales que sean de aplicación, la exigencia de responsabilidad se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma, de los atentados al medio ambiente y en el principio de que quien contamina paga.

Artículo 387. *Culpa del perjudicado.*

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

Artículo 388. *Alcance de la indemnización.*

1. Serán indemnizables las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque.

2. También será indemnizable el coste de las medidas razonablemente adoptadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

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

Artículo 389. *Aseguramiento obligatorio.*

1. Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente.

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

Artículo 390. *Prohibición de navegación.*

1. La Administración Marítima prohibirá la navegación de los buques o embarcaciones y la actividad de los artefactos navales o plataformas fijas que no posean la cobertura de seguro a que se refiere el artículo anterior.

2. Asimismo, denegará la entrada o salida de los puertos nacionales, y de los fondeaderos o terminales situados en aguas interiores marítimas o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro.

Artículo 391. *Aplicación preferente de los convenios internacionales.*

1. Lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.

2. No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.

[...]

§ 8

Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 139, de 11 de junio de 2011
Última modificación: 30 de octubre de 2018
Referencia: BOE-A-2011-10133

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se halla regulada por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

La Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, introduce una serie de cambios, en particular, referentes a la independencia de la Comisión y a la colaboración y asistencia mutua entre Estados miembros en las actividades de investigación, que suponen una importante modificación del régimen jurídico de la Comisión.

A fin de proceder a una adecuada transposición de la norma comunitaria, ésta se hace a través de dos instrumentos normativos, uno de rango formal de ley, incluyendo preceptos de la Directiva en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Los demás aspectos de la Directiva se transponen en este real decreto que pretende dotar de más agilidad a la Comisión y mayor rigor en su funcionamiento, toda vez que la entrada en vigor de la regla 6 del Capítulo XI-1 del anexo del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974/1978) ha provocado un cambio importante en cuanto a que lo que era una mera recomendación ha pasado a ser de obligado cumplimiento, y en consecuencia, cada Administración investigará los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio y en las disposiciones complementarias del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

Por otra parte, se incluye en el ámbito de aplicación de este real decreto la investigación de los buques de pesca con eslora inferior a quince metros. Esta inclusión, no prevista por la Directiva, pero tampoco prohibida por cuanto no es una Directiva armonizadora, se justifica por la gran incidencia de accidentes en buques del sector pesquero, los cuales están siendo objeto de investigación de acuerdo con la normativa en vigor. En consecuencia, no parece razonable excluir a este sector del ámbito de aplicación del real decreto por cuanto se estaría descuidando la seguridad de un sector importante de nuestra flota pesquera, conculcando de ese modo el objetivo fundamental que se persigue con esta norma.

En la tramitación de este real decreto se ha dado audiencia a los agentes sociales tales como el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) y el Colegio Oficial de la Marina Mercante (COMME).

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Administración Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de junio de 2011,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

1. El objeto del presente real decreto es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros:

- a) Facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad marítima y el correcto análisis de los accidentes e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y
- b) Garantizando la elaboración de informes precisos acerca de las investigaciones de seguridad marítima, así como de propuestas de medidas correctivas.

Asimismo, es objeto de este real decreto establecer la composición y las reglas de funcionamiento de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

2. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud del presente real decreto no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto se aplicará a la investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos que:

- a) Afecten a buques civiles que enarbolen el pabellón español;
- b) Afecten a buques civiles extranjeros y se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de España, tal como las define la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, o
- c) Ocurran fuera del mar territorial español y España tenga intereses de consideración.
- d) Afecten a estructuras estacionarias fijas o móviles, o una combinación de estructuras permanentemente interconectadas por puentes u otras estructuras, utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino o en conexión con estas operaciones localizadas en las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental sobre los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente.

2. El presente real decreto no se aplicará a los accidentes e incidentes marítimos que solo afecten a:

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

a) Buques de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques pertenecientes a un Estado miembro o explotados por él y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales;

b) Buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con fines comerciales;

c) Buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores.

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos del presente real decreto se entenderá por:

1. «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos»: el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su versión actualizada.

2 Los términos que se enumeran a continuación se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos:

a) «Accidente marítimo»; acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

i. La muerte o lesiones graves de una persona;

ii. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;

iii. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;

iv. Daños materiales graves sufridos por un buque;

v. La varada o avería importante de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;

vi. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;

vii. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán accidentes marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente.

b) «accidente muy grave»; un accidente marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente;

c) «incidente marítimo»: un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un accidente marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente;

d) «investigación sobre seguridad marítima»: investigación o proceso en relación con un accidente o incidente marítimo realizada con el objetivo de evitar, en el futuro, accidentes e incidentes marítimos. Esta investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas, la determinación de los factores causales y la formulación de las recomendaciones de seguridad que sean necesarias;

e) «Estado investigador principal»: el Estado de abanderamiento o, donde proceda, el Estado o Estados que acuerdan mutuamente responsabilizarse de la realización de la investigación sobre seguridad marítima, de conformidad con el Código OMI para la investigación de accidentes e incidentes marítimos.

f) «Estado con intereses de consideración»: un Estado en el concurren una o varias de las siguientes circunstancias:

i. Que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un accidente o incidente marítimo; o

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

- ii. Que es el Estado ribereño involucrado en un accidente o incidente marítimo; o
- iii. Cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un accidente marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o
- iv. En el que las consecuencias de un accidente o incidente marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- v. En el que, como resultado de un accidente marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
- vi. Que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o
- vii. Que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

3. «Accidente grave»: se entenderán de conformidad con las definiciones actualizadas que figuran en la Circular MSC-MEPC.3/Circ.3, de 18 de diciembre de 2008, del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

4. «Causas»: acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al accidente o incidente.

5. «Investigador jefe»: la persona responsable, en razón de su experiencia y cualificaciones profesionales, de la coordinación y designación de los investigadores encargados y demás personal en todas las investigaciones.

6. «Investigador encargado»: la persona responsable, en razón de sus cualificaciones profesionales, de la organización, realización y control de una investigación.

7. «Investigador de campo»: la persona con suficientes cualificaciones profesionales que participará en las investigaciones bajo la dirección de un investigador encargado.

8. «Comisión» o «Comisión Permanente»: La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos a la que se refieren los artículos 5 y siguientes, que se constituye como órgano investigador del Estado.

9. «Lesiones graves»: las que sufre una persona en un accidente marítimo y que dan como resultado una incapacidad de más de setenta y dos horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones.

10. «Representante acreditado»: personal designado por un Estado, en razón de sus cualificaciones profesionales, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

11. «Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo»: se entenderán las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional de 27 de abril de 2006 y aprobadas por el Consejo de administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 296.^a sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006;

12. «Transbordador de carga rodada» y «nave de pasaje de gran velocidad»: se entenderán de conformidad con lo definido en el artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE; del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad.

13. «Registrador de datos de la travesía (en lo sucesivo, «el RDT»)»: se entenderá de conformidad con lo definido en las Resoluciones A.861(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional y MSC.163(78), aprobada el 17 de mayo de 2004, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional;

14. «Recomendación sobre seguridad»: se entenderá cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:

a) La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, basándose en la información obtenida en dicha investigación; o, en su caso;

b) La Comisión de la Unión Europea, basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados de las investigaciones de seguridad marítima realizadas.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

15. «Estado ribereño»: Estado que ejerce la soberanía en el Mar Territorial.

16. «Estado de abanderamiento»: Estado cuyo pabellón enarbola o tenga derecho a enarbolar un buque.

17. «CNUDM o CONVEMAR»: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.

18. «SOLAS»: el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la vida humana en el mar, Londres 1974 en su forma enmendada.

Artículo 4. Obligación de investigar.

1. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos llevará a cabo una investigación de seguridad marítima cuando se produzcan accidentes marítimos muy graves que:

a) Afecten a buques que enarbolen pabellón español, con independencia de la localización del accidente;

b) Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, tal como las define la CNUDM o CONVEMAR, con independencia del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados en el siniestro, o

c) Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados.

2. Además, en el caso de accidentes graves, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos llevará a cabo una evaluación previa para decidir si procede o no realizar una investigación de seguridad marítima. Cuando la Comisión permanente de investigación decida que no procede realizar una investigación de seguridad marítima, las razones de dicha decisión se registrarán y notificarán a la Comisión Europea ajustándose al modelo que figura en el anexo II.

En el caso de otro tipo de accidente o incidente marítimo, la Comisión permanente decidirá si procede o no realizar una investigación de seguridad marítima.

En las decisiones mencionadas en los párrafos primero y segundo, la Comisión permanente tendrá en cuenta la gravedad del accidente o incidente marítimo, el tipo de buque y de carga implicados y la posibilidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de los resultados de la investigación de seguridad marítima.

3. La Comisión permanente llevará a cabo una investigación de seguridad marítima cuando un transbordador de carga rodada o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un accidente o incidente marítimo, y éste ocurra en el mar territorial o aguas interiores españolas, tal como las define la CNUDM o CONVEMAR, o, cuando este se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque. La Comisión permanente será responsable de la investigación de seguridad marítima y la coordinación con otros Estados con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

4. Cuando lleve a cabo investigaciones de seguridad marítima, la Comisión permanente seguirá la metodología común para investigar los accidentes o incidentes marítimos, desarrollada en aplicación del artículo 2, letra e), del Reglamento (CE) número 1406/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Los investigadores podrán apartarse de dicha metodología en un caso específico, cuando sea justificadamente necesario, según su criterio profesional, y si es preciso para lograr los fines de la investigación.

5. Toda investigación de seguridad marítima deberá iniciarse lo antes posible después de que se produzca un accidente o incidente marítimo y, en cualquier caso, en un plazo no superior a dos meses a partir del accidente o incidente.

6. En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna.

CAPÍTULO II

La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos

Artículo 5. *Naturaleza y funciones.*

1. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos es un órgano colegiado adscrito a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

2. La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la función que se le haya confiado.

3. Corresponden a la Comisión las siguientes funciones:

a) Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.

b) Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

Artículo 6. *Composición.*

1. Los órganos de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos son el Pleno y la Secretaría.

2. El Pleno está compuesto por los miembros siguientes:

a) El Presidente, nombrado por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en los sectores marítimo o naval.

b) Seis vocales designados por el titular del Ministerio de Fomento, una vez escuchadas las propuestas de los organismos y asociaciones profesionales del sector, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector marítimo en las especialidades de la marina mercante, la ingeniería naval, las actividades náutico-pesqueras, el medio marino, las infraestructuras relacionadas con el medio marino, la meteorología, la docencia y la investigación o cualquier conexas con las anteriores, valorándose especialmente su independencia, objetividad de criterio y la solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector.

c) El Secretario: nombrado por el Ministro de Fomento, entre funcionarios del grupo A1 con experiencia profesional suficiente en el ámbito marítimo o naval. Participará en las deliberaciones del Pleno de la Comisión con voz y sin voto.

3. Bajo la dependencia del Secretario e integrados en la Secretaría de la Comisión, actuarán los investigadores y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de aquélla.

4. El mandato del Presidente de la Comisión será de seis años, pudiendo ser reelegido por una sola vez. Los vocales de la Comisión se renovarán por mitades cada tres años. En la normas de funcionamiento de la Comisión se establecerán los criterios por los que se regirá el orden de renovación de los vocales.

5. El Presidente y los vocales de la Comisión cesarán en su cargo por renuncia aceptada por el Ministro de Fomento, expiración del término de su mandato o por separación, acordada por el Ministro de Fomento, fundada en la incapacidad permanente para el ejercicio de sus funciones, grave incumplimiento de sus obligaciones o condena por delito doloso.

6. La composición del Pleno de la Comisión Permanente se ajustará, en lo posible, al principio de paridad entre hombre y mujer.

7. El pleno de la Comisión, en su sesión constituyente y a propuesta del presidente, designará de entre los vocales un vicepresidente.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

Artículo 7. Funcionamiento.

1. Las decisiones del Pleno de la Comisión Permanente se adoptarán por mayoría simple y, en caso de empate, decidirá el voto de calidad del Presidente.

2. El Pleno de la Comisión se reunirá al menos dos veces al año, así como cuando lo convoque el Presidente, a iniciativa propia o a propuesta de, al menos, tres de los vocales.

3. Al Pleno de la Comisión le corresponde aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica.

4. Corresponde igualmente al Pleno de la Comisión la calificación definitiva de los accidentes e incidentes marítimos. En caso necesario, ordenará al Secretario la realización de trabajos de investigación adicionales a fin de determinar con más precisión las causas de los accidentes e incidentes.

5. Los trabajos realizados y los documentos que utilice la Comisión tendrán carácter reservado, sin perjuicio de las obligaciones de información que, en su caso, pudieran derivarse de la actuación de la autoridad judicial competente. Con la misma salvedad, los miembros de la Comisión deberán comprometerse expresamente a mantener dicha confidencialidad respecto de la información y de los datos a los que tuvieran acceso durante el ejercicio de su función.

6. Los informes originales aprobados, con sus anexos se entregarán al Secretario General de Transportes de acuerdo con la normativa vigente. Una copia de las conclusiones y recomendaciones que contengan dichos informes se entregará al Director General de la Marina Mercante, quien adoptará, en su caso, las medidas pertinentes encaminadas a evitar accidentes análogos en el futuro. En todo caso, una copia del informe completo, con sus anexos, quedará bajo la custodia de la Comisión.

Asimismo, la Comisión hará públicos los hechos probados y las conclusiones habidas en los informes de las investigaciones de seguridad marítima, que se publicarán conforme a lo dispuesto en el artículo 17.

7. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se regirá por lo dispuesto en este real decreto y en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

Artículo 8. El Presidente.

1. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

- a) Presidir y dirigir las sesiones del Pleno de la Comisión.
- b) Convocar las reuniones del Pleno de la Comisión y fijar el orden del día.
- c) Velar para que los acuerdos de la Comisión se lleven a cabo.
- d) Representar a la Comisión ante cualquier organismo nacional o internacional.

2. El Vicepresidente sustituirá al Presidente, en los casos de vacante, ausencia, enfermedad, u otra causa legal.

Artículo 9. El Secretario.

El Secretario de la Comisión ejercerá las siguientes atribuciones:

a) La calificación inicial de un siniestro como accidente muy grave, accidente grave o incidente marítimo.

b) La función de Investigador jefe, que conlleva la dirección y coordinación de los equipos de investigación, así como la autorización para la incorporación a los equipos de investigación de representantes acreditados de otros Estados o la desestimación, mediante resolución motivada, de las solicitudes de otros Estados para la inclusión en el equipo de investigación de representantes acreditados.

c) Velar para que la investigación se lleve a cabo de acuerdo con lo establecido en este real decreto.

d) Designar asesores técnicos especialistas y aprobar la realización de trabajos técnicos.

e) Elevar al Pleno de la Comisión los informes técnicos de las investigaciones efectuadas.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

f) Designar a los investigadores de campo que formarán el equipo de investigación y al investigador encargado, que estará al frente del equipo de investigación.

g) Remitir los informes y recomendaciones aprobados por el Pleno y, en los casos en que éste así lo disponga, ante los distintos organismos e instituciones nacionales e internacionales, fundamentalmente a la OMI, a la Unión Europea, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y a los Estados afectados.

h) Coordinar las actuaciones administrativas que correspondan a la Secretaría y la dirección de todo el personal.

i) Recabar de las administraciones y entidades públicas y privadas cuanta información y estudios específicos precise para las investigaciones.

j) Recabar la información que resulte necesaria de los organismos internacionales, en especial de la OMI y de la Unión Europea, y de las sociedades de clasificación de buques.

k) Coordinar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos con los Estados con intereses de consideración, previa autorización del Pleno.

l) Realizar cuantas funciones inherentes a la secretaría de un órgano colegiado.

Artículo 10. *El investigador encargado.*

1. El investigador encargado será el investigador de campo designado por el Secretario y ostentará la representación de la Comisión en el curso de la investigación. Las autoridades y sus agentes deberán prestarle la ayuda que fuere necesaria.

2. El investigador encargado coordinará y supervisará los trabajos de los investigadores de campo del accidente o incidente marítimo.

3. El investigador encargado podrá proponer al Secretario la designación de asesores técnicos especialistas y la realización de estudios técnicos, cuando lo considere necesario, atendiendo a las circunstancias del accidente investigado.

Artículo 11. *El equipo de investigación.*

1. El equipo de investigación lo constituirán el investigador encargado y los investigadores de campo asignados a cada investigación. Los representantes acreditados de otros Estados con intereses de consideración, en su caso, se integrarán en el equipo de investigación con el resto de los investigadores de campo.

En función de las particularidades propias de cada accidente sujeto a investigación, podrán incorporarse al equipo de investigación asesores técnicos especialistas procedentes tanto del sector público como del privado.

2. Los trabajos de la investigación tendrán carácter reservado, sin perjuicio de las obligaciones de información que, en su caso, pudieran eventualmente derivarse de la actuación de la autoridad judicial competente.

Los miembros del equipo de investigación y, en su caso, los asesores técnicos designados y los representantes acreditados de otros Estados con intereses de consideración, deberán de prestar su consentimiento expreso de preservar la confidencialidad de la información y de los datos a los que tuvieran acceso durante el ejercicio de su función.

Artículo 12. *Los investigadores de campo.*

1. Los investigadores de campo deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, pertenecientes a los grupos A1 o A2, y estar en posesión de alguno de los títulos profesionales o académicos que se relacionan a continuación:

a) Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas, Oficial Radioelectrónico de primera clase, Piloto de primera o segunda clase de la Marina Mercante, Oficial de Máquina de primera o segunda clase de la Marina Mercante, Oficial Radioelectrónico de segunda clase o Capitán de Pesca.

b) Título de Ingeniero Naval y Oceánico, Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, en Máquinas Navales, en Radioelectrónica Naval, Diplomado en Náutica y Transporte Marítimo, en Máquinas Navales, en Radioelectrónica Naval, Ingeniero Técnico Naval o cualquier otro título de Grado o Máster que habilite para el ejercicio de las profesiones reguladas en los ámbitos citados, así como cualquier otro título de Grado que, no siendo

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

habilitante para el ejercicio de tales profesiones incluya las competencias que se consideren necesarias por parte por parte de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

2. Además de los requisitos establecidos en el apartado anterior, los investigadores de campo deberán acreditar la superación de un curso de especialidad en Investigación de Accidentes, que tendrán que actualizar, a la luz de los avances técnicos, cada cinco años.

3. Los investigadores de campo deberán portar un documento personal, de acuerdo con el modelo recogido en el anexo III, acreditativo de su condición, expedido por la Secretaría General de Transportes, que indique que el investigador está capacitado para realizar la investigación de accidentes e incidentes marítimos. Este documento deberá ser exhibido a requerimiento de los interesados.

4. En el ejercicio de sus funciones, los investigadores de campo observarán el debido respeto y consideración a los interesados y adoptarán las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.

Los investigadores de campo realizarán sus funciones de forma que no se dificulte, más allá de lo necesario, el buen funcionamiento de los buques y actividades investigadas.

5. Los investigadores de campo estarán integrados en los equipos de investigación, bajo la dirección del investigador encargado. Con el fin de realizar la investigación de la manera más completa, tendrán, en los términos y con los límites establecidos en las normas y en los tratados internacionales, las siguientes atribuciones:

a) Podrán tomar declaración al capitán y demás tripulantes y a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses puedan comprometer, en opinión de los investigadores, la investigación. No obstante lo anterior la obtención de los testimonios de la gente de mar se hará cumpliendo con lo previsto en el Capítulo 12, Parte II del Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

b) Podrán acceder libremente a la documentación que esté en posesión de la Administración y que tenga o pueda tener relación con la investigación.

c) Podrán acceder libremente a cualquier parte del buque o de sus restos lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva, así como a sus planos, certificados, y a cualquier documentación relativa a la composición, formación y titulación de tripulaciones, condiciones meteorológicas y estado del mar, entre otros.

d) Cuando exista y pueda ser recuperado, podrán acceder al sistema registrador de datos de la travesía (RDT) instalado en el buque.

e) Podrán recabar y realizar copias de la documentación, así como de los datos que figuren en los sistemas RDT, que esté en posesión de la autoridad del Estado de bandera del buque, del naviero, del propietario del buque y del constructor, del astillero o de la sociedad de clasificación, que sea necesaria para determinar las causas del accidente o incidente marítimo.

CAPÍTULO III

Procedimiento

Artículo 13. *Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.*

1. Tendrán la obligación de notificar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) los accidentes e incidentes marítimos a que se refiere el artículo 2, las autoridades portuarias, responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros y capitanes de buques, cualquiera que fuera el pabellón que enarbolan, de los que tuvieren conocimiento producidos en o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Sin perjuicio de lo anterior, los navieros y capitanes de buques que enarbolan pabellón español deberán de notificar, con independencia de la localización, el accidente o incidente marítimo sufrido por sus buques.

La obligación de notificación establecida en los párrafos anteriores no sustituye al deber de informar a las autoridades marítimas el acaecimiento de accidentes e incidentes

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

marítimos que pudiera recaer, en virtud de cualquier otra normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

2. Las notificaciones serán remitidas por cualquier medio en el que quede constancia y siempre dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento del accidente o incidente, al telefax 91 526 14 40 o a cualquiera de las siguientes direcciones de correo electrónico: cncs@sasemar.es; cncs1@sasemar.es, y abarcará el máximo posible de pormenores disponibles en esos momentos, entre otros:

- a) Nombre del buque y Estado de abanderamiento.
- b) Número OMI.
- c) Naturaleza del accidente o incidente marítimo.
- d) Lugar en que ocurrió.
- e) Fecha y hora en que ocurrió el accidente o incidente marítimo.
- f) Número de personas muertas o gravemente heridas.
- g) Consecuencia del accidente o incidente marítimo para las personas, bienes y medio ambiente.
- h) Identificación de cualquier otro buque involucrado.

3. SASEMAR y en su caso la Dirección General de la Marina Mercante, de inmediato y por vía telemática, comunicará a la Comisión Permanente, todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recae, en virtud de la normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

Artículo 14. Cooperación.

1. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará y prestará la asistencia que le sea requerida en las investigaciones de seguridad marítima que lleven a cabo otros Estados miembros de la Unión Europea. Cuando fuera necesario se coordinarán las actividades de sus organismos de investigación respectivos, en la medida en que sea preciso.

2. Cuando en las investigaciones de seguridad marítima participen otro Estados miembros, la Comisión permanente cooperará, consecuentemente, para ponerse rápidamente de acuerdo sobre quién asumirá la función de investigador principal. Hará todo lo posible para concertar los procedimientos de investigación. En el marco de estas concertaciones, otros Estados miembros con intereses de consideración tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas que el Estado miembro que lleve a cabo la investigación de seguridad marítima. También tendrán derecho a que su punto de vista sea tomado en consideración por el Estado miembro que asume la función de investigador principal.

3. La realización de investigaciones de seguridad marítima paralelas respecto del mismo accidente o incidente marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales. En tales casos, la Comisión permanente notificará a la Comisión Europea las razones para la realización de dichas investigaciones paralelas. La Comisión permanente y los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad marítima paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, los organismos de investigación implicados intercambiarán toda información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.

4. La Comisión permanente cuando actúe como Estado miembro investigador principal determinará, en colaboración con los organismos equivalentes de los demás Estados con intereses de consideración, el alcance y las modalidades prácticas de la investigación de seguridad marítima, obrando de la manera que estime más adecuada para la consecución de los objetivos del presente real decreto y al objeto de prevenir futuros accidentes e incidentes marítimos.

5. Asimismo, previo acuerdo del pleno de la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se podrá delegar en otro Estado miembro de la Unión Europea la función de investigador principal, mediante acuerdo mutuo de ambos Estados.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

6. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos establecerá, en estrecha colaboración con la Comisión Europea, un marco de colaboración permanente para colaborar entre sí, en la medida en que sea preciso para la consecución del objetivo del presente real decreto. Dentro del marco de colaboración permanente, se acordará, en particular, las mejores modalidades de colaboración con objeto de:

a) Permitir a los órganos de investigación que compartan tanto las instalaciones, los dispositivos y los equipos destinados a la investigación técnica de los restos de naufragio, como los equipos de los buques y otros objetos pertinentes para la investigación de seguridad, lo cual incluye la extracción y evaluación de la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos;

b) Prestarse mutuamente la colaboración o los conocimientos técnicos necesarios para acometer tareas concretas;

c) Obtener y compartir la información pertinente para analizar los datos relativos a los siniestros y para elaborar las recomendaciones oportunas en materia de seguridad a escala comunitaria;

d) Elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y para la adaptación de los métodos de investigación al progreso técnico y científico;

e) Gestionar adecuadamente las alertas rápidas contempladas en el artículo 19;

f) Establecer normas de confidencialidad, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésimo sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para intercambiar, respetando las normas nacionales, los testimonios de los testigos y el procesamiento de datos y de otros documentos, incluidos los que se refieren a terceros países;

g) Organizar, cuando proceda, actividades de formación destinadas a los investigadores;

h) Fomentar la colaboración con los organismos de investigación de terceros países y con las organizaciones internacionales dedicadas a la investigación de accidentes marítimos, en los ámbitos regulados por el presente real decreto;

i) Facilitar a los organismos de investigación que lleven a cabo una investigación de seguridad toda la información pertinente.

Artículo 15. *Costes.*

1. Cuando en las investigaciones de seguridad marítima participen dos o más Estados miembros de la Unión Europea, las actividades respectivas serán gratuitas.

2. Cuando sea necesaria la asistencia de un Estado miembro de la Unión Europea que no participa en la investigación de seguridad marítima, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos ocasionados por la investigación.

Artículo 16. *Colaboración con terceros países con intereses de consideración.*

1. En las investigaciones de seguridad marítima, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará en la medida de lo posible con los terceros países con intereses de consideración.

2. Se permitirá que los terceros países con intereses de consideración participen en cualquier momento, de común acuerdo, en una investigación de seguridad marítima que lleve a cabo la Comisión permanente.

3. Toda colaboración de la Comisión permanente en una investigación de seguridad marítima que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de los requisitos en materia de investigación de seguridad marítima y de elaboración de informes que establece la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002. Cuando un tercer país con intereses de consideración asuma la función de investigador principal en una investigación de seguridad marítima en la que participe la Comisión permanente, ésta podrá decidir no efectuar una investigación de seguridad marítima paralela, siempre que la investigación de seguridad

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

marítima dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código OMI para la investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Artículo 17. *De los informes sobre accidentes e incidentes marítimos.*

1. Toda investigación de seguridad marítima que se lleve a cabo con arreglo al presente real decreto dará lugar a la publicación de un informe, presentado en un formato que definirá la Comisión permanente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

La Comisión permanente podrá decidir que una investigación de seguridad marítima que no se refiera a un accidente marítimo muy grave o, en su caso, grave, y cuyos resultados no tengan la posibilidad de prevenir futuros accidentes e incidentes, se limite a un informe simplificado que será publicado.

2. La Comisión permanente hará todo lo posible para poner los informes mencionados en el apartado 1, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo, en el plazo de 12 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.

3. La Comisión permanente cuando actúe como investigador principal remitirá un ejemplar del informe definitivo, simplificado o provisional, a la Comisión Europea. Asimismo, deberá tener en cuenta los comentarios técnicos que la Comisión Europea pueda formular sobre los informes definitivos que no afecten al fondo de las conclusiones con el propósito de mejorar la calidad del informe.

4. Los informes de las investigaciones de seguridad aprobados por la Comisión permanente serán publicados en formato electrónico y puestos a disposición del público en la página web de la Comisión (<http://www.ciaim.es>).

Artículo 18. *De las recomendaciones sobre seguridad.*

1. La Administración Marítima velará por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por la Comisión permanente sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con las legislaciones comunitaria e internacional.

2. Cuando proceda, la Comisión permanente o la Comisión Europea podrán formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad marítima realizadas.

Artículo 19. *Sistema de alerta rápida.*

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos podrá emitir una alerta rápida. No obstante, cuando durante la investigación se determine que es preciso tomar medidas urgentes a escala comunitaria para evitar riesgos de accidentes e incidentes marítimos futuros, la Comisión permanente informará a la Comisión Europea de la necesidad de emitir una alerta rápida.

Artículo 20. *Base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.*

La Comisión permanente notificará a la Comisión Europea los accidentes e incidentes marítimos ajustándose al modelo que figura en el anexo II. Asimismo, le transmitirán los datos que arroje la investigación de seguridad marítima con arreglo al esquema de la base de datos EMCIP (European Marine Casualty Information Platform).

Asimismo, la Comisión permanente notificará a la Comisión Europea las autoridades con derecho de acceso a dicha base de datos.

Artículo 21. *Trato justo de la tripulación.*

De conformidad con la legislación vigente, la Comisión permanente y en su caso las Autoridades involucradas, aplicarán las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

Artículo 22. *Iniciación de la Investigación.*

1. Cuando el Secretario de la Comisión tuviere conocimiento de un acaecimiento, procederá a su calificación inicial. Si el acaecimiento es calificado como accidente marítimo muy grave nombrará a un investigador encargado y al resto de los investigadores de campo, que formarán el equipo de investigación, y ordenará el inicio de la investigación técnica. Si es calificado como accidente grave o incidente marítimo decidirá iniciar la investigación, procediendo como en el caso anterior, si estima que se pueden obtener conclusiones en materia de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marina procedente de buques.

2. El investigador encargado, con el equipo de investigación, realizará cuantos actos sean necesarios para la debida investigación técnica de los hechos ocurridos.

3. El Secretario podrá encomendar parcial o totalmente la realización de los trabajos de investigación que precise en determinados casos, pero siempre bajo su dirección y control, a las capitanías marítimas.

Artículo 23. *Del resultado de la investigación.*

1. Al término de cada investigación, el investigador encargado elevará los resultados de la investigación al Secretario de la Comisión, quien elaborará un informe técnico del accidente o incidente marítimo que incluirá sus conclusiones y recomendaciones sobre la forma de prevenirlos.

2. El informe técnico comprenderá una relación detallada de los datos obtenidos y la determinación de las causas del accidente o incidente marítimo de manera clara y concisa. Asimismo, se relacionarán las anomalías, deficiencias, irregularidades y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

3. El Secretario elevará el informe al Pleno de la Comisión, que adoptará la resolución que proceda.

Disposición adicional primera. *Medios humanos y materiales.*

El Ministerio de Fomento dotará a la Comisión Permanente de investigación de accidentes marítimos de los medios personales y materiales necesarios para llevar a cabo su misión.

Asimismo, el mencionado Ministerio librará los medios necesarios para la remuneración de los asesores técnicos y el pago de los estudios técnicos cuando sea necesario.

Disposición adicional segunda. *Designación de suplentes.*

Los miembros del Pleno de la Comisión serán sustituidos por miembros suplentes en los casos de ausencia, vacante, enfermedad u otra causa legal, en caso de ausencia del vicepresidente designado, actuará como tal el vocal de más edad. La designación de los suplentes se efectuará de la misma forma que la de los titulares, según lo dispuesto en el artículo 6.

Disposición adicional tercera. *Autorización al Director General de la Marina Mercante.*

Se autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina.

Disposición adicional cuarta. *Notificación a la Comisión europea.*

La Comisión Permanente de investigación de accidentes marítimos notificará a la Comisión europea la información de los accidentes e incidentes, en los que haya participado, de acuerdo con el procedimiento establecido en relación con el funcionamiento de la base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria primera. *Expedientes en tramitación.*

Los expedientes sobre accidentes marítimos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, continuarán su tramitación hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de la composición del número de miembros de la comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.*

Los actuales vocales de la comisión continuarán en su cargo hasta que expire el término de su actual mandato conforme al artículo 6.4 o hasta que se produzca alguna de las circunstancias señaladas en el artículo 6.5 de este real decreto.

La designación de nuevos vocales tendrá lugar a partir del momento en que el número total de vocales con mandato vigente sea inferior a seis.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002.

Disposición final tercera. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas para el mejor cumplimiento de este real decreto. Se autoriza al Secretario General de Transportes para actualizar el contenido de los anexos I y II, cuando venga exigido por modificaciones de la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, y el anexo III cuando existan especiales circunstancias que así lo aconsejen.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 17 de junio de 2011.

ANEXO I

Contenido de los informes de investigación de seguridad marítima

Encabezamiento

En él se manifestará el objetivo único de la investigación de seguridad marítima, y se indicará que una recomendación sobre seguridad no puede dar lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad y que la elección del contenido y el estilo del informe se han efectuado sin intención de que este pueda ser utilizado en un procedimiento judicial.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

(El informe no deberá hacer referencia a los testimonios de los testigos, ni podrá establecer vínculo alguno entre las personas en él mencionadas y las personas que hayan testificado en el curso de la investigación de seguridad marítima.)

1. Síntesis.—En este apartado se expondrán los hechos del accidente o incidente marítimo (descripción de lo ocurrido, con indicación de fecha y hora, localización y desarrollo) y se indicará si se produjeron muertes, lesiones, daños al buque, a su carga, a terceros o al medio ambiente.

2. Datos objetivos.—Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporciona el número suficiente de datos que el organismo de investigación considere objetivamente motivados para el análisis correspondiente y la facilitación de la comprensión del caso.

En dichas secciones se incluirán, en particular, los siguientes datos:

2.1 Datos del buque:

Pabellón/registro,
Identificación,
Características principales,
Propiedad y gestión,
Pormenores de construcción,
Dotación mínima de seguridad,
Carga autorizada.

2.2 Pormenores del viaje:

Puertos de escala,
Tipo de viaje,
Información relativa a la carga,
Dotación.

2.3 Información relativa al accidente o incidente marítimo:

Tipo de accidente o incidente marítimo,
Fecha y hora,
Situación y localización del accidente o incidente marítimo,
Entornos exterior e interior,
Operaciones del buque y tramo del viaje,
Lugar a bordo,
Datos relativos a factores humanos,
Consecuencias (para las personas, el buque, la carga, el medio ambiente, etc.).

2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia:

¿Quién ha intervenido?,
Medios utilizados,
Rapidez de la reacción,
Medidas adoptadas,
Resultados obtenidos.

3. Descripción detallada.—En este apartado se efectuará una reconstrucción de lo ocurrido, respetando la secuencia cronológica de los acontecimientos antes, durante y después del accidente o incidente marítimo e indicando el papel de cada elemento involucrado (personas, materiales, medio ambiente, equipamiento o agente externo). La descripción detallada cubrirá un período cuya amplitud dependerá del momento en el que se hayan producido los acontecimientos accidentales específicos que hayan contribuido directamente al acaecimiento del accidente o incidente marítimo. En este apartado también se incluirán todos los detalles pertinentes de la investigación de seguridad llevada a cabo, incluidos los resultados de los exámenes o pruebas.

4. Análisis.—Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporcionará un análisis de cada acontecimiento vinculado al accidente, acompañado de observaciones relativas a los resultados de los exámenes o pruebas llevados a cabo durante

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

la investigación de seguridad marítima y a las medidas de seguridad que ya se hubieran adoptado para prevenir accidentes marítimos.

Las secciones tratarán cuestiones como las que se indican a continuación:

Contexto del acontecimiento accidental y su entorno,

Errores y omisiones humanos, acontecimientos relacionados con materiales peligrosos, factores medioambientales, fallos de los equipos y factores externos,

Otros factores que hayan contribuido y guarden relación con las funciones desempeñadas por personas concretas, las operaciones a bordo, la gestión en tierra o elementos normativos.

El análisis y las observaciones permiten elaborar conclusiones lógicas en las que quedan expuestos todos los factores involucrados y, en particular, aquellos que implican riesgos y para los cuales se destinan unos medios de prevención de accidentes o de supresión y reducción de las consecuencias considerados ineficaces o inexistentes.

5. Conclusiones.—Este apartado permite hacer la recapitulación de los factores involucrados y los medios de protección ineficaces o inexistentes (materiales, funcionales, simbólicos o de procedimiento) que exigen la adopción de medidas de seguridad para prevenir accidentes marítimos.

6. Recomendaciones sobre seguridad.—Cuando proceda, en este apartado del informe se recogerán las recomendaciones sobre seguridad formuladas a partir del análisis y las conclusiones, en relación con ámbitos concretos (legislación, diseño, procedimientos, inspección, gestión, salud y seguridad en el trabajo, formación, reparaciones, mantenimiento, asistencia en tierra y reacción de los servicios de emergencia).

Las recomendaciones sobre seguridad tienen como destinatario a los agentes más indicados para ponerlas en práctica (armadores, gestores, organizaciones reconocidas, autoridades marítimas, servicios de tráfico marítimo, servicios de emergencia, organizaciones marítimas internacionales e instituciones europeas), con el fin de prevenir accidentes marítimos.

También figurarán en este apartado las recomendaciones provisionales sobre seguridad que hayan podido formularse o cualesquiera otras medidas de seguridad adoptadas durante la investigación de seguridad marítima.

7. Apéndices.—Cuando proceda, se adjuntará al informe, en formato impreso o electrónico, la información que se señala a continuación (la lista no es exhaustiva):

Fotografías, imágenes de vídeo, grabaciones sonoras, cartas náuticas, dibujos,
Normas aplicables,
Terminología técnica y abreviaturas utilizadas,
Estudios de seguridad específicos,
Otras informaciones.

ANEXO II

Datos de notificación de accidentes o incidentes marítimos

Parte de la Plataforma europea de información sobre accidentes marítimos

Nota: El subrayado de los números señala los apartados en los que deben comunicarse los datos relativos a cada buque implicado en todo accidente o incidente marítimo que afecte a más de un buque.

01. Estado miembro competente/persona de contacto.
02. Estado miembro investigador.
03. Función asumida por el Estado miembro.
04. Estado ribereño afectado.
05. Número de Estados con intereses de consideración.
06. Estados con intereses de consideración.
07. Entidad notificadora.
08. Hora de la notificación.

§ 8 Regula la investigación de accidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

09. Fecha de la notificación.
10. Nombre del buque.
11. Número IMO/letras distintivas.
12. Pabellón.
13. Tipo de accidente o incidente marítimo.
14. Tipo de buque.
15. Fecha del accidente o incidente marítimo.
16. Hora del accidente o incidente marítimo.
17. Situación-latitud.
18. Situación-longitud.
19. Localización del accidente o incidente marítimo.
20. Puerto de salida.
21. Puerto de destino.
22. Dispositivos de separación del tráfico.
23. Tramo del viaje.
24. Operaciones del buque.
25. Lugar a bordo.
26. Víctimas mortales:
Tripulación.
Pasajeros.
Otras víctimas.
27. Lesiones graves:
Tripulación.
Pasajeros.
Otras víctimas.
28. Contaminación.
29. Daños sufridos por el buque.
30. Daños sufridos por la carga.
31. Otros daños.
32. Descripción sucinta del accidente o incidente marítimo.
33. Breve descripción de las razones para no realizar una investigación de seguridad marítima.

ANEXO III

Documento acreditativo de los investigadores de campo

La tarjeta de identidad de los investigadores de campo que deberá incluir una traducción al idioma inglés, tendrá el siguiente contenido:

1. Referencia a que aquélla se expide por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento del Estado español.
2. Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.
3. Indicación de ser personal e intransferible.
4. Firma del titular de la tarjeta de identidad.
5. Declaración en la que se indique que el titular del documento está autorizado para realizar la investigación de accidentes e incidentes marítimos, a que se refiere el artículo 12 del Real Decreto/2011, de, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

§ 9

Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 260, de 27 de octubre de 2018
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2018-14747

I

El incremento del contrabando de determinados géneros, en especial drogas y tabaco, es consecuencia parcialmente del uso cada día más habitual por parte de las organizaciones criminales de las denominadas embarcaciones de alta velocidad neumáticas y semirrígidas.

El uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad para la rápida introducción de géneros de contrabando (fundamentalmente hachís, cocaína y cigarrillos) mediante el trasbordo o el alijo en la playa es una de las principales amenazas a la que se enfrentan diariamente el Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Recientemente, además, estas embarcaciones de alta velocidad están siendo utilizadas también para el transporte ilegal de inmigrantes.

Actualmente resulta muy difícil actuar contra las organizaciones criminales que emplean estas embarcaciones, pues resulta frecuente intervenirlas cuando ya han alijado la droga o el tabaco, o cuando en el transcurso de una persecución los géneros son arrojados al mar. En estos casos resulta especialmente complejo proceder administrativa o penalmente contra los patrones y tripulantes, y las embarcaciones continúan siendo utilizadas por las organizaciones criminales una y otra vez para sus actividades ilícitas. Ello produce una sensación de impunidad en la ciudadanía y de cierta impotencia y desánimo entre los miembros de las fuerzas y cuerpos que tienen encomendada la represión del contrabando y el narcotráfico, generando la percepción de que existen ciertas áreas del litoral español – especialmente el más próximo a Gibraltar– en las que el control efectivo del Estado se ve muy mermado cuando no totalmente imposibilitado. Esta sensación es muy evidente en lo que se refiere a la represión de las actividades de contrabando y narcotráfico en las que se emplean embarcaciones semirrígidas de alta velocidad, que se realizan frecuentemente a plena luz del día y en presencia de ciudadanos que disfrutan de los espacios públicos, y que, bien por la rapidez con que se llevan a cabo los alijos, sin tiempo para que las fuerzas policiales puedan actuar, bien porque la actuación de éstas se ve imposibilitada por la presencia de grupos numerosos de colaboradores con los contrabandistas en actitud agresiva, no pueden ser impedidas por los agentes de la autoridad. La situación descrita, que ocurre con más frecuencia en los últimos meses, aumenta los riesgos para la seguridad y salud pública de la población.

Al problema del tráfico ilícito y su impunidad se une el riesgo que para la seguridad marítima suponen estas embarcaciones que navegan a alta velocidad, a menudo en la oscuridad y sin dispositivos de localización o señalización alguno, causando un grave peligro de colisión con otras embarcaciones o incluso de atropello. La propia acción de las fuerzas encargadas de la represión de estos ilícitos en la persecución de estas embarcaciones exige a menudo la asunción de importantes riesgos para la seguridad de los tripulantes y de las embarcaciones, ante las arriesgadas maniobras evasivas que habitualmente llevan a cabo los pilotos de las semirrigidas que han llegado a ocasionar accidentes con pérdida de vidas humanas.

Por otro lado, se ha constatado que, en los últimos tiempos se han venido utilizando este tipo de embarcaciones para el transporte ilegal de personas, concretamente de inmigrantes africanos, suponiendo una clara amenaza al orden público y social.

Finalmente, no es despreciable la amenaza que para determinadas infraestructuras críticas (de titularidad pública o privada) existentes en zonas concretas, como por ejemplo en la Bahía de Algeciras, puede suponer el desplazamiento a altas velocidades de embarcaciones sin control alguno en sus proximidades con el consiguiente riesgo para la seguridad pública que ello supone.

El objetivo de mejorar la eficacia en la prevención y lucha contra el contrabando practicado por medio de este tipo de embarcaciones justifica la calificación de las mismas como género prohibido a efectos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, tomando en consideración sus características técnicas, su titularidad y la finalidad de su uso, permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes.

La definición del género prohibido se realiza de forma objetiva, excluyendo de la misma a aquellas embarcaciones de titularidad pública o que se destinan a determinados usos que son en todo caso legítimos, sin perjuicio, no obstante, de establecerse un régimen de registro operadores y autorización de uso de embarcaciones en relación con algunos de dichos usos a efectos de hacer efectivo el control y evitar la utilización indebida de las mismas. Se considera imprescindible completar la calificación de las embarcaciones utilizadas para el contrabando como género prohibido mediante la extensión de la misma a otros supuestos en los que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las embarcaciones es la realización de actos de contrabando.

El principio de seguridad jurídica exige que se considere la situación jurídica de los titulares de este tipo de embarcaciones a la entrada en vigor de la Ley y un periodo transitorio adicional para el cumplimiento de las obligaciones de autorización y registro.

II

El texto consta de una exposición de motivos, un artículo único, dividido a su vez en diez apartados, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.

El apartado 1 del artículo único establece la calificación como género prohibido determinado tipo de embarcaciones tipo RHIB o similares, así como aquellas otras que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las mismas es la realización de actos de contrabando. Se determinan cuáles son, salvo prueba en contra, estos indicios.

En los siguientes apartados del artículo único se establecen definiciones, así como una serie de exenciones a la calificación de género prohibido, se crea el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrigidas de Alta Velocidad y se regula el procedimiento de autorización e inscripción en el mismo, las consecuencias en caso de incumplimiento y el procedimiento de inspección y control.

III

El real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro

§ 9 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3, y 189/2005, de 7 julio, F. 3; 68/2007, F. 10, y 137/2011, F. 7), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Las indicadas circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad concurren en el presente caso, ya que se trata de hacer frente a una situación concreta difícil de prever y que precisa ser atajada inmediatamente, como es el uso de este tipo de embarcaciones para el contrabando y, en las últimas semanas, para el tráfico ilegal de personas, en especial en zonas geográficas del sur de España. La finalidad de la norma constituye uno de los objetivos gubernamentales, como es la lucha contra el contrabando y la inmigración ilegal de personas. El comportamiento de las organizaciones criminales en el uso de este tipo de embarcaciones de forma generalizada para el contrabando y, en las últimas semanas, para el transporte ilegal de inmigrantes, no se podía prever y, la incidencia del uso de este tipo de embarcaciones en el crecimiento de la acción delictiva y su efecto en el aumento de riesgos para la seguridad y la salud pública en el tejido social de determinadas zonas geográficas del sur de España, justifican la aprobación del presente real decreto-ley, con el objeto de hacer frente con inmediatez a la situación de alarma social grave que tales prácticas delictivas están originando en las indicadas zonas geográficas, estableciendo el marco jurídico apropiado para que el Servicio de Vigilancia Aduanera y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad puedan frenar de forma inmediata tales prácticas delictivas.

Las novedades que el real decreto-ley incorpora y, de manera destacada, la calificación como género prohibido de este tipo de embarcaciones a los efectos previstos en la normativa de contrabando, permite contribuir de manera eficaz a la erradicación del contrabando cometido mediante su utilización (permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes) así como impedir el desarrollo de actividades de transporte ilegal de personas mediante el uso de dichas embarcaciones, incrementando con ello notablemente las posibilidades de los órganos del Estado de actuar ágil y eficazmente sobre el instrumento básico usado por las organizaciones criminales para la realización de las actividades delictivas mencionadas. Estos motivos justifican ampliamente su aprobación para hacer frente a una situación determinada que pone en entredicho la seguridad pública en las costas españolas. Queda, por tanto, acreditada «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4)».

La figura del real decreto-ley resulta además admisible en este caso, por no vulnerarse los límites establecidos en el artículo 86.1 de la Constitución, dado que no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, ni a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I ni al régimen de las comunidades autónomas, ni al Derecho electoral general. En particular, por lo que se refiere a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos, no afecta al derecho de propiedad, ya que la condición de género prohibido sólo es consecuencia del uso de las embarcaciones sin su previo registro o en condiciones distintas a la autorización. Incluso no afectaría a los actuales propietarios que cumplieren con la obligación de registro, habiéndose establecido las salvaguardas necesarias para garantizar los derechos adquiridos.

El contenido del real decreto-ley respeta, por tanto, la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con este aspecto, sintetizada en la STC 139/2016, de 31 de julio, en los siguientes términos:

«1.º) El artículo 86.1 CE impide que con el decreto-ley queden afectados los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I CE, pero este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo “inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución”.

2.º) La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores). (...)»

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente real decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución. Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia.

IV

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. En tanto que persigue un interés general al contribuir a una más eficiente represión del contrabando, no se han encontrado otras alternativas regulatorias menos restrictivas que permitan lograr este objetivo, resulta coherente con el ordenamiento jurídico y permite una gestión más eficiente de los recursos públicos.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Ministra de Hacienda y del Ministro del Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de octubre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. *Consideración como género prohibido de determinadas embarcaciones.*

1. Tendrán la consideración de género prohibido, a los efectos de lo dispuesto en el apartado 12 del artículo 1 de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo, las siguientes embarcaciones:

a) Las embarcaciones neumáticas y semirrígidas susceptibles de ser utilizadas para la navegación marítima que cumplan alguna de las siguientes características:

i. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea menor o igual a 8 metros de eslora total, que dispongan de una potencia máxima, independientemente del número de motores, igual o superior a 150 kilovatios.

ii. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea mayor de 8 metros de eslora total.

b) Las embarcaciones neumáticas o semirrígidas diferentes de las descritas en el apartado anterior, así como cualquier otra embarcación y los buques de porte menor cuando se acredite la existencia de elementos o indicios racionales que pongan de manifiesto la intención de utilizarlas para cometer o para facilitar la comisión de un acto de contrabando.

Salvo prueba en contrario, se considerarán elementos o indicios racionales:

i. El incumplimiento de la obligación de registro y matriculación que resulten aplicables a la embarcación o buque de porte menor.

§ 9 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

ii. La modificación significativa de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor con relación al proyecto constructivo original, especialmente cuando existan refuerzos que permitan aumentar la potencia propulsora sin obras adicionales, tomas para tanques adicionales u otras obras que permitan aumentar la autonomía inicialmente prevista, a menos que la modificación hubiera sido debidamente autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante.

iii. La modificación de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor para habilitar dobles fondos o espacios que permitan la estiba de carga no prevista en el diseño inicial.

iv. La manipulación de los sistemas visuales, acústicos, radioeléctricos de posicionamiento y ayudas tecnológicas, o la existencia de dispositivos, sistemas o tecnologías que permitan la manipulación de aquéllos.

v. La navegación sin exhibir las luces reglamentarias o la navegación errática a rumbos diversos, con o sin cambios injustificados de velocidad, desatendiendo, en ambos casos, las indicaciones de los buques o embarcaciones de Estado debidamente identificados, especialmente la indicación de parar y someterse a control.

vi. La incongruencia manifiesta entre el propósito declarado de la derrota o actividad propuesta y las pertenencias náuticas e incluso de la tripulación o pasajeros que se encuentren a bordo.

vii. El empleo de equipamientos o materiales que dificulten la detección o identificación de la embarcación o buque de porte menor, tales como pinturas antirradar, dispositivos atenuantes de las señales electrónicas, detectores de radar, así como el empleo de pinturas, estructuras o elementos de camuflaje o que simulen el aspecto o las marcas identificativas de una embarcación o buque de Estado.

El carácter de género prohibido se extenderá a la fabricación, reparación, reforma, circulación, tenencia o comercio de las embarcaciones citadas en el presente apartado, así como a la navegación por cualquier punto de las aguas interiores, mar territorial español o zona contigua.

2. A los efectos previstos en este real decreto-ley los conceptos de buque, embarcación, así como buque y embarcación de Estado serán los recogidos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

A los mismos efectos, se entenderá por:

a) Buque de porte menor: Aquél de menos de ciento cincuenta toneladas de arqueo neto.

b) Embarcaciones neumáticas o semirrígidas: Aquellas que tengan flotadores rellenables o insuflables o en las que la totalidad o parte de su casco esté constituida por elementos no rígidos.

c) Eslora total: La eslora de casco para embarcaciones de recreo definida en la normativa reguladora de la inspección y certificación de buques civiles.

d) Potencia máxima: La suma de la potencia máxima de cada uno de los motores que equie la embarcación, medida en kilovatios. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que la potencia máxima es la especificada en el certificado de navegabilidad.

e) Operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad: Quienes por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones.

3. La calificación como género prohibido no alcanzará a las siguientes embarcaciones neumáticas y semirrígidas:

a) Las adscritas a la defensa nacional.

b) Las que tengan la consideración de buques o embarcaciones de Estado extranjeras que se encuentren legalmente en aguas españolas.

c) Las embarcaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de la Agencia Estatal de Administración Tributaria adscritas al Servicio de Vigilancia Aduanera.

d) Las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por los demás órganos del Estado, comunidades y ciudades autónomas, entidades locales o por organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos, así como las adscritas a organizaciones internacionales reconocidas como tales en el Reino de España.

§ 9 Real Decreto-ley de medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías

e) Las embarcaciones auxiliares, cualquiera que sea su eslora, que se encuentren efectiva y exclusivamente afectas al servicio de una embarcación principal.

f) Las embarcaciones distintas de las previstas en la letra c) que se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima.

g) Las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles.

h) Las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.

i) Las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

En los supuestos previstos en las letras f), g), h) e i) anteriores la exclusión de la calificación como género prohibido requerirá como condición previa la inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de uso e inscripción en el mismo Registro de cada una de las embarcaciones en que concurra alguna de las circunstancias previstas en el apartado 1, letra a), previa solicitud formulada por el operador.

A los efectos de este real decreto-ley, la afectación a los usos previstos en las letras f), g), h) e i) habrá, en todo caso, ser efectiva y exclusiva en relación con uno o varios de dichos usos.

La transmisión de la propiedad o la cesión de uso de las embarcaciones contempladas en la letra a) del apartado 1, cualquiera que sea el título por el que se realicen o el procedimiento judicial o administrativo como consecuencia del cual se produzcan, requerirá que las mismas se destinen efectiva y exclusivamente a la realización de alguna de las actividades enumeradas en las letras a) a i) y que los adquirentes o cesionarios que pretendan utilizar las embarcaciones para los usos contemplados en las letras f), g), h) e i), acrediten ante los transmitentes o cedentes que se encuentran debidamente inscritos en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y que han obtenido la autorización de uso e inscripción en el Registro de la embarcación.

4. Se crea el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el cual será único para todo el territorio español y se ubicará en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la que corresponderá la gestión y mantenimiento del mismo.

5. Los procedimientos de inscripción y autorización, tanto para los operadores nacionales como extranjeros, se realizarán por vía electrónica.

6. Tendrán acceso a la información contenida en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, que podrán ser cedidos sin consentimiento del interesado, el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en la investigación de los delitos de terrorismo, crimen organizado y contrabando, el Centro Nacional de Inteligencia y la Dirección General de la Marina Mercante, integrada en el Ministerio de Fomento.

7. La autorización de uso de las embarcaciones podrá establecer, para cada una de ellas, el ámbito geográfico a que se extiende, así como las condiciones que se juzguen necesarias para garantizar el uso exclusivo de la embarcación para la actividad o actividades a que se extiende la autorización, incluida en su caso la obligación de instalar dispositivos de localización.

8. El incumplimiento de las condiciones de la autorización de uso e inscripción determinará la calificación de la embarcación como género prohibido a efectos de lo previsto en el apartado 12 del artículo 1 y en la letra b) del apartado 2 del artículo 2, ambos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando.

9. La inspección y control de los operadores y de las embarcaciones para el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo se extenderá a todo el territorio nacional, incluido el mar territorial, las aguas interiores y la zona contigua, y se llevará a cabo en los términos previstos en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando y en su normativa de desarrollo.

10. Reglamentariamente se regulará el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento y los criterios aplicables para la inscripción de operadores y la autorización de uso de embarcaciones, el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, así como las normas necesarias para la adecuada coordinación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad con el Registro de Buques y Empresas Navieras.»

Disposición transitoria única. *Aplicación a titulares anteriores de estas embarcaciones.*

1. Quienes a la entrada en vigor de este real decreto-ley sean operadores de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad contempladas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único dispondrán de un plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley para solicitar su inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de las embarcaciones que la precisen con arreglo a lo previsto en los mencionados preceptos.

2. El régimen de transmisión y cesión de las embarcaciones a que se refiere el apartado anterior se someterá, en todo caso, a lo previsto en el apartado 3 del artículo único.

3. Mientras no entre en vigor la reglamentación de desarrollo prevista en el apartado 10 del artículo único, las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones deberán ser realizadas a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de acuerdo con las siguientes reglas:

1.^a Las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la actividad para la que solicita la inscripción de las previstas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone desarrollar la misma.

2.^a Las solicitudes de autorización de uso de las embarcaciones deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la descripción de las características de la embarcación especificando eslora y potencia de motores, la actividad para la que solicita la autorización de uso de la embarcación de las previstas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone utilizar la embarcación. A la solicitud se deberá unir la documentación técnica de la embarcación.

3.^a En tanto no recaiga resolución expresa sobre las solicitudes de inscripción de los operadores o de autorización de uso de las embarcaciones, las mismas se entenderán provisionalmente concedidas, sin que ello condicione la decisión final que se deba adoptar.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones incluidas en normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Gobierno y a la Ministra de Hacienda, en el ámbito de sus competencias, a dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 10

Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia

Ministerio de Hacienda y Función Pública
«BOE» núm. 227, de 22 de septiembre de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-15312

I

El Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas, establece un marco normativo que regula el uso de determinadas embarcaciones, fundamentalmente las neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, evitando que sean utilizadas para la comisión de actividades ilícitas gracias a su potencia y velocidad.

El apartado 1 del artículo único del Real Decreto-ley califica como géneros prohibidos a efectos de la legislación de contrabando determinadas embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad de la tipología de las habitualmente empleadas por las organizaciones criminales para llevar a cabo tráficos ilícitos de mercancías o de personas por vía marítima, así como cualesquiera otras embarcaciones, con independencia de cual sea su tipología, cuando existan determinados indicios objetivos de la utilización de las mismas para las mencionadas actividades ilícitas. No obstante, en relación con la primera de las categorías mencionadas la propia ley exceptúa de la calificación de las embarcaciones como género prohibido determinados supuestos en razón a su titularidad o al uso para el que se destinan, estableciendo no obstante, para algunos de dichos supuestos, la obligación a cargo del operador de la embarcación de inscribirse en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de obtener una autorización de uso de su embarcación.

En particular, las embarcaciones que determinan la obligación de inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de obtención por el mismo de una autorización de uso son

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad contempladas en la letra a) del apartado 1 del artículo único del precitado Real Decreto-ley que, siendo distintas de las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por el Estado, Comunidades Autónomas, Entes Locales y organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos o adscritas a organizaciones internacionales, se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima, así como las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles, las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación y, finalmente, las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

El presente real decreto viene a dar cumplimiento a la previsión contenida en el apartado 10 del artículo único del Real Decreto-ley de regulación por vía reglamentaria del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento de inscripción de operadores y de concesión de las autorizaciones de uso, así como el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad.

II

Tanto el acceso de los operadores al Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad como las autorizaciones de uso de las embarcaciones se sujetan a determinados requisitos que tienen por objeto valorar la pertinencia de la inscripción registral y de la autorización de uso con la finalidad última de, en esencia, garantizar el uso legítimo efectivo de las embarcaciones por sus operadores.

Con el objeto de procurar la mayor agilidad y seguridad jurídica posibles en la tramitación de las solicitudes de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de las solicitudes de autorización de uso de embarcaciones, el presente real decreto habilita a las unidades del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria competentes para la tramitación de las mencionadas solicitudes para el acceso a la información contenida en el Registro Central de Penados y en el Registro Central de Medidas Cautelares, Requisitorias y Sentencias no Firmes, regulado en el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

III

En el desarrollo de las misiones que llevan a cabo las fuerzas y cuerpos de seguridad y el Servicio de Vigilancia Aduanera para la represión de los tráficos ilícitos por vía marítima resultan cada vez más frecuentes las situaciones en que los efectivos y tripulaciones de aquellos sufren el hostigamiento por parte de las tripulaciones de las embarcaciones empleadas por las organizaciones criminales, produciéndose a menudo intentos de colisión y de abordaje de los patrulleros que, en algunos casos, han tenido éxito y han causado daños importantes en las embarcaciones utilizadas por los agentes policiales y provocado lesiones a estos. Esta grave situación representa, en definitiva, un riesgo cierto para las tripulaciones y, potencialmente, para otras embarcaciones o personas que puedan encontrarse en las proximidades del área en que se desarrolla la operación. Situaciones similares de acoso y de agresión se producen en ocasiones en el marco de operaciones de intervención in situ de descarga y transporte de géneros de contrabando, específicamente de drogas, en las que no resulta infrecuente que los integrantes de los grupos de personas que participan en los alijos o transportes traten de obstaculizar la acción de los agentes policiales con actos violentos. En tal contexto y con la finalidad de procurar a los agentes medios de reacción adecuados y proporcionados cuando el nivel del riesgo o de la amenaza no llegue a justificar el uso de armas de fuego con fines disuasorios o de defensa, resulta pertinente la utilización por los miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad y del Servicio de Vigilancia Aduanera de armas incapacitantes no letales.

Los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera están habilitados para portar y utilizar armas cortas de fuego en el desarrollo de sus servicios y misiones, así como de

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

armas de fuego automáticas para su uso en los patrulleros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria asignados a las misiones de dicho Servicio. Sin embargo, la normativa que les resulta de aplicación no contempla de forma expresa la habilitación de los mismos para utilizar armas incapacitantes no letales. Para subsanar esta situación mediante el presente real decreto se habilita a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera para utilizar en el ejercicio de sus funciones armas incapacitantes no letales con el objeto de proporcionarles los medios adecuados para atajar situaciones de amenaza o de riesgo cierto en las que no resulte justificada la utilización de sus armas de fuego reglamentarias.

IV

Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la elaboración del proyecto de real decreto se han observado los principios de buena regulación contenidos en el citado precepto.

En virtud de los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

El principio de necesidad está directamente relacionado con el principio de eficacia en la actual gestión pública. En este sentido, la elaboración del proyecto de real decreto se encuentra justificada por razón del interés general, por identificarse claramente los fines perseguidos con esta iniciativa normativa y por ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa propuesta contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, una vez constatado que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ha ejercido de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

En aplicación del principio de transparencia, se ha facilitado el acceso sencillo, universal y actualizado al proyecto y los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; y se han definido claramente los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación en el presente preámbulo; así como se ha posibilitado que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la elaboración de la norma.

En aplicación del principio de eficiencia, se han evitado cargas administrativas innecesarias o accesorias y se racionalizará, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

Esta disposición ha sido sometida al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como a lo dispuesto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de septiembre de 2021,

DISPONGO:

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas.*

Se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, cuyo texto figura a continuación.

Disposición adicional primera. *Habilitación a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera para la utilización de armamento incapacitante no letal.*

Se habilita a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera, en las condiciones que se establezcan por Instrucción del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la tenencia y uso de las armas relacionadas en el artículo 5.1, apartados i) y j), del Reglamento de Armas, aprobado por el Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, que sean necesarias para el cumplimiento de los fines que tienen encomendados. La tenencia y uso de estas armas se sujetarán al régimen de intervención previsto en el artículo 7 del citado Reglamento.

Disposición adicional segunda. *No incremento de gasto público.*

La aplicación de las medidas previstas en este real decreto será atendida con los medios personales y materiales existentes y en ningún caso podrá generar incremento del gasto público.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se autoriza a la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de lo establecido en el presente real decreto y en el Reglamento que aprueba.

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.*

Se modifica el artículo 6 del Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia, mediante la adición de una nueva letra e). El artículo queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 6. *Acceso a la información contenida en el Registro Central de Penados y en el Registro Central de Medidas Cautelares, Requisitorias y Sentencias no Firmes.*

1. Además de los indicados en el artículo anterior, el Ministerio de Justicia autorizará, estableciendo las medidas de seguridad oportunas, el acceso directo a la información contenida en el Registro Central de Penados y en el Registro Central de Medidas Cautelares, Requisitorias y Sentencias no Firmes, siempre que en uno y otro caso se refiera a inscripciones no canceladas, a:

a) La policía judicial, a través de los funcionarios autorizados que desempeñen estas funciones, en tanto sea necesario para el ejercicio de las competencias previstas en el artículo 549.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

b) Las unidades de Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil responsables de la concesión de los permisos de armas, a través de los funcionarios autorizados en relación con los fines que tienen encomendados.

c) Las unidades del Cuerpo Nacional de Policía responsables de la expedición del pasaporte, a través de los funcionarios autorizados en relación con los fines que tienen encomendados.

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

d) Las unidades del Cuerpo Nacional de Policía responsables del control de entrada y salida del territorio nacional, a través de los funcionarios autorizados en relación con los fines que tienen encomendados.

e) Las unidades y funcionarios del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria a los que se encomiende la instrucción y resolución de los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de sus embarcaciones, a los efectos previstos en el Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

2. El encargado del Registro Central de Penados y el del Registro de Medidas Cautelares, Requisitorias y Sentencias no Firmes comunicará al menos semanalmente a la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior los datos relativos a penas, medidas de seguridad y medidas cautelares en las que se haya dispuesto la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o cualquier pena o medida relacionada con la seguridad vial, de acuerdo con lo previsto en los artículos 529 bis, 765.4 y 794.2 y concordantes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.»

Disposición final tercera. *Título competencial.*

El presente Reglamento se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 10.^a y 29.^a de la Constitución española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de régimen aduanero y comercio exterior, así como de seguridad pública.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DE CONTROL DE LAS EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS A LAS QUE SE REFIEREN LAS LETRAS F), G), H) E I) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO ÚNICO DEL REAL DECRETO-LEY 16/2018, DE 26 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN DETERMINADAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN RELACIÓN A LAS EMBARCACIONES UTILIZADAS.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Reglamento tiene por objeto dar cumplimiento a lo establecido por el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas (en adelante, Real Decreto-ley 16/2018) en relación con el desarrollo de las siguientes materias:

a) El Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

b) El procedimiento de inscripción de los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018.

c) El procedimiento de autorización de uso.

d) El régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones citadas en la letra b) de este artículo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento se aplicará en relación con las embarcaciones a las que se refiere las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, así como a los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las mismas.

2. La inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de uso de las embarcaciones no eximirán del cumplimiento de las obligaciones que resulten exigibles en virtud de otras disposiciones legales o reglamentarias.

CAPÍTULO II

Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y normas comunes de procedimiento

Artículo 3. *Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. Corresponde al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria la gestión y el mantenimiento del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

2. En el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad se inscribirán los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, así como las autorizaciones de uso de las embarcaciones que aquéllos operen.

3. El contenido del Registro se regulará mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública e incluirá los datos identificativos del operador y, en su caso de su representante, así como de la actividad o actividades a las que destinará la embarcación o embarcaciones autorizadas. En caso de que el representante sea una persona jurídica, deberá identificarse el titular real de la misma.

Además, en relación a la embarcación o embarcaciones para cuyo uso haya sido autorizado el operador, el Registro contendrá, como mínimo, la siguiente información:

a) Datos identificativos e información técnica de las embarcaciones autorizadas y de sus motores.

b) Datos identificativos del patrón o patrones de la embarcación.

c) Actividad o actividades a las que se destinan las embarcaciones autorizadas.

d) Área geográfica de desarrollo de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones autorizadas.

e) Titulación en posesión del patrón en relación a la embarcación.

f) Código/s de la autorización/es.

g) Lugar de depósito de la embarcación mientras no esté siendo utilizada.

h) Otras condiciones o limitaciones de uso de la embarcación establecidas en la autorización de uso.

Artículo 4. *Competencia.*

1. Será competente para resolver los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones el titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

2. La competencia para instruir los correspondientes procedimientos corresponderá a la Subdirección General de Operaciones del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 5. *Facultades en la instrucción de los procedimientos.*

1. A los efectos de verificar la concurrencia de los requisitos aplicables para la inscripción de los operadores en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y para la autorización de uso de las embarcaciones, el órgano instructor podrá utilizar cuantos datos, informes y antecedentes se encuentren a su disposición. A los mismos efectos gozará de las siguientes facultades:

a) Solicitud de los informes o antecedentes que resulten necesarios a cualesquiera autoridades u organismos públicos estatales, autonómicos o locales.

b) Requerimientos a terceras personas, físicas o jurídicas, y entidades sin personalidad jurídica para la aportación de datos, informes o antecedentes relativos a las actividades a las que el interesado pretenda afectar las embarcaciones o a las propias embarcaciones.

c) Requerimientos al interesado de aportación de documentos, informes, antecedentes, libros, registros, ficheros, facturas, justificantes y asientos de contabilidad principal o auxiliar, programas y archivos informáticos, sistemas operativos y de control, y cualquier otro dato o información con trascendencia en relación a las actividades a las que se pretenda afectar la embarcación objeto de la solicitud.

d) La inspección y reconocimiento de las embarcaciones, los locales, instalaciones y explotaciones en que aquellas se encuentren o que se utilicen para el desempeño de actividades a las que se pretenda afectar la embarcación objeto de la solicitud.

2. Tratándose de requerimientos a que se refieren las letras a), b) y c) del apartado anterior, los mismos se notificarán a la persona o entidad requerida, otorgándole un plazo no inferior a diez días hábiles, contados a partir del día siguiente al de la notificación del requerimiento, para aportar la información o documentación solicitada. En el caso de los requerimientos a que se refiere la letra c) del apartado anterior, el transcurso del plazo sin contestar el requerimiento dará lugar sin más trámite al archivo del expediente, el cual será notificado al interesado.

3. El órgano instructor podrá encomendar a los órganos territoriales dependientes del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales la realización de todas o alguna de las actuaciones en que se concretan las facultades previstas en el apartado anterior.

Artículo 6. *Normas comunes de los procedimientos.*

1. Las solicitudes de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y las solicitudes de autorización de uso de embarcaciones se remitirán, junto con la documentación anexa, al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales por vía electrónica de acuerdo con las condiciones y términos que se establezcan mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

2. Las solicitudes podrán ser presentadas por el operador de la embarcación o por medio de representante con residencia en España, debiendo realizarse el trámite de apoderamiento por medios electrónicos a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (<https://www.agenciatributaria.gob.es>), así como por las personas o entidades que, según lo previsto en el artículo 92 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, ostenten la condición de colaboradores sociales en la aplicación de los tributos y cumplan los requisitos y condiciones que, a tal efecto, establezca la normativa vigente en cada momento.

No obstante, en el caso de personas físicas o jurídicas o entidades sin personalidad jurídica no residentes y que no tengan establecimiento permanente en España, deberán nombrar un representante con residencia en España, con el que se entenderán las actuaciones.

3. Recibida la solicitud el órgano instructor comprobará si la misma contiene todos los extremos y acompaña la documentación requerida. En caso negativo, se comunicará al interesado concediéndole un plazo de diez días hábiles para que subsane el defecto o

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

aporte la documentación omitida, advirtiéndole que, de no hacerlo así, se archivará sin más trámite su solicitud.

4. Instruido el procedimiento, e inmediatamente antes de redactar la propuesta de resolución, se pondrá de manifiesto al interesado o, en su caso, a su representante, concediéndole un plazo de diez días hábiles al objeto de que pueda alegar y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes. Si el solicitante manifiesta expresamente su decisión de no efectuar alegaciones ni aportar nuevos documentos o justificaciones en el caso de que la propuesta de resolución fuera a ser favorable, se tendrá por realizado el trámite.

5. El plazo máximo para la notificación de la resolución del procedimiento será de sesenta días hábiles a contar desde la fecha en que hubiera tenido entrada la solicitud en el registro electrónico de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. No obstante, este plazo se suspenderá, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuando deba requerirse a cualquier interesado para la subsanación de deficiencias o la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios, por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por el destinatario, o, en su defecto, por el del plazo concedido, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

6. La resolución será notificada al interesado en los términos establecidos en los artículos 41 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En el caso de que se hubieran aportado documentos originales en papel, los mismos serán devueltos al interesado.

La resolución se notificará a los interesados telemáticamente, mediante comparecencia en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

A los efectos de recibir avisos, los interesados podrán facilitar al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributario una dirección de correo electrónico y/o un número de teléfono.

7. Las resoluciones de los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad regulados en el presente Reglamento pondrán fin a la vía administrativa, y serán susceptibles de recurso potestativo de reposición ante el titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en el plazo de un mes, o bien, de recurso contencioso-administrativo ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en los artículos 114 y 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. No se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

8. El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado la resolución, legitima a los interesados para entender estimada por silencio administrativo su solicitud, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO III

Inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad

Artículo 7. *Solicitud de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. El procedimiento de registro se iniciará mediante solicitud de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, dirigida al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2. La solicitud de registro deberá contener, en todo caso, los siguientes datos identificativos:

- a) Del operador y, en su caso, del representante. En caso de que el representante sea una persona jurídica, deberá identificarse el titular real de la misma.
- b) De la actividad principal a la que se destinará la embarcación o embarcaciones.

Artículo 8. *Denegación de solicitudes de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

No se autorizará la inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad cuando en el solicitante concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Haberse dictado, en los cuatro años anteriores a la solicitud, resolución de baja en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad como consecuencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 15 de este Reglamento.

b) Haber suministrado información o documentación falsa, inexacta o, como consecuencia de la falta de colaboración del interesado en el marco de las actuaciones previstas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 5 de este Reglamento, insuficiente a los efectos de acreditar la efectiva concurrencia de las circunstancias relativas a la actividad a cuyo ejercicio se pretende afectar la embarcación o embarcaciones. A estos efectos, la información o documentación inexacta que determinará la denegación de la solicitud es aquella que afecte a los elementos esenciales de la solicitud o que no haya sido objeto de aclaración por parte del operador, a pesar de habersele requerido para ello.

c) En los supuestos previstos en las letras g) y h) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, no encontrarse al corriente del cumplimiento de las obligaciones tributarias o con la Seguridad Social.

Artículo 9. *Resolución del procedimiento administrativo de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. El procedimiento de registro finalizará mediante resolución del titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. La resolución autorizará o denegará la inscripción del solicitante en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

2. La resolución de autorización de la inscripción llevará aparejada la asignación del Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, que se hará constar en el correspondiente certificado, y determinará la automática inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. El certificado se ajustará al modelo aprobado por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

3. Junto con la resolución de autorización de inscripción se notificará al interesado el Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. Un ejemplar impreso del mismo deberá encontrarse en todo momento en la embarcación a disposición de la Administración.

CAPÍTULO IV

Autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad

Artículo 10. *Solicitud de autorización de uso de una embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad.*

1. En los supuestos previstos en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, el operador deberá formular una solicitud por cada una de las embarcaciones para las que solicite la autorización de uso.

2. La solicitud de autorización de uso incluirá, en todo caso, la siguiente información:

a) Datos identificativos del operador, de la embarcación, del patrón o patrones de la misma, de los motores instalados y de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones.

Estos datos incluirán la eslora total de la embarcación y la potencia máxima unitaria del motor o motores.

b) Identificación de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones.

c) Lugar de amarre o de depósito de la embarcación.

d) Área geográfica de desarrollo de la actividad o actividades.

3. Con la solicitud de autorización de uso de la embarcación se deberá aportar la documentación relativa a la embarcación, operador y, en su caso, patrón o patrones de la misma y que será, como mínimo, la siguiente:

a) Documentación acreditativa del desarrollo de la actividad o de estar en condiciones de su desarrollo futuro.

b) En el caso de las embarcaciones de recreo destinadas a uso privado, la documentación acreditativa del cumplimiento de lo previsto en el artículo único.3.i) del Real Decreto-ley 16/2018.

c) Documentación justificativa de la disponibilidad del lugar de depósito o amarre de la embarcación.

4. Recibida la solicitud de autorización de uso de una embarcación, el órgano instructor verificará la veracidad y exactitud de la información proporcionada. La competencia para instruir los correspondientes procedimientos corresponderá a la Subdirección General de Operaciones del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

5. En el caso de fabricación, podrá realizarse una sola solicitud de autorización de uso que englobe un conjunto de embarcaciones que vayan a ser incluidas en un mismo lote de fabricación. La información que debe aportarse en estos casos se especificará por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública y, en todo caso, incluirá, antes del comienzo del proceso de fabricación del lote, la fecha de inicio y finalización de la operación, el número de unidades objeto de fabricación y las características técnicas de las mismas.

6. Por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública se podrán regular procedimientos simplificados de autorización de uso en los que, en atención a circunstancias que aconsejen una simplificación de la tramitación de la autorización de uso debido al corto plazo de la operación de la embarcación por el operador ya inscrito en el Registro Especial de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, como algunos supuestos de arrendamiento o reparación, aquella se entenderá concedida con la mera presentación de la solicitud.

7. A los efectos del cumplimiento de los requisitos a los que hace referencia la letra i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, se entenderán cumplidos los requisitos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización con la inscripción de la embarcación en cualquiera de los registros de matrícula de la Administración Marítima.

8. En el caso de que la resolución sea estimatoria de la solicitud formulada, la autorización de uso de la embarcación se inscribirá en el asiento abierto al operador en el

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

El procedimiento de autorización finalizará mediante resolución del titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

9. Junto con la resolución de autorización de uso se notificará al interesado el Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad, que se ajustará al modelo aprobado por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública. Un ejemplar impreso del mismo deberá encontrarse en todo momento en la embarcación a disposición de la Administración.

Artículo 11. *Denegación de solicitudes de autorización de uso de embarcación.*

No se concederá autorización de uso de una embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que el solicitante no esté inscrito en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. No obstante, podrá solicitarse la autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad con carácter previo a la obtención del Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, una vez solicitada la inscripción.

b) Que se haya iniciado un procedimiento para la baja de la inscripción del solicitante en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad por alguna de las circunstancias del artículo 15.

c) Que la información o la documentación suministrada con la solicitud sea falsa, inexacta o, como consecuencia de la falta de colaboración del interesado en el marco de las actuaciones previstas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 5 de este Reglamento, insuficiente a los efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos los que hace referencia la letra i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018. A estos efectos se considerará información o documentación inexacta aquella que afecte a los elementos esenciales de la solicitud o que no haya sido objeto de aclaración por parte del operador, a pesar de habersele requerido para ello.

d) En los supuestos previstos en las letras f) y h) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, que del examen realizado conforme al apartado 4 del artículo 10, no quede suficientemente acreditada la capacidad para desarrollar la actividad a cuyo ejercicio se pretende afectar la embarcación o embarcaciones.

CAPÍTULO V

Régimen de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad

Artículo 12. *Condiciones de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones.*

1. A los efectos de garantizar el uso exclusivo de la embarcación para la actividad o actividades a que se extiende la autorización, de conformidad con lo previsto en el apartado 7 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, el titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de forma motivada, podrá condicionar la autorización de uso a la instalación en la embarcación y uso efectivo de dispositivos radioeléctricos de localización y seguimiento. Mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública se especificarán los requisitos técnicos de dichos sistemas o equipos de acuerdo con la normativa reguladora de radiocomunicaciones marítimas e instalaciones radioeléctricas.

2. La autorización de uso podrá extender sus efectos a un ámbito geográfico limitado dentro de las aguas de jurisdicción española. Cuando el ámbito autorizado sea más reducido que el solicitado por el interesado, dicha limitación deberá motivarse debidamente en la resolución de autorización de uso de la embarcación.

3. La autorización de uso podrá incluir condiciones adicionales que tengan por fin el aseguramiento de la efectiva utilización de la embarcación para el desarrollo de la actividad para la que fue autorizada.

§ 10 Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas

4. Las condiciones y circunstancias anteriores se harán constar en la propia resolución de autorización, en el asiento registral y en el Certificado.

Artículo 13. *Modificación de los datos y del régimen de utilización de las embarcaciones.*

1. Cualquier modificación relativa a la información consignada en la solicitud de autorización de uso de la embarcación en virtud de lo previsto en las letras b), c), d), e) y g) del apartado 2 del artículo 10 de este Reglamento requerirá la presentación de una solicitud de modificación de la autorización de uso. Dicha solicitud se tramitará de acuerdo con las reglas de procedimiento aplicables a las solicitudes de autorización de uso de embarcaciones.

2. Cualquier otra modificación de los datos consignados en la solicitud de inscripción o de autorización de uso deberá ser comunicada al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en la forma que se establezca mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Artículo 14. *Cese de la actividad.*

1. Cuando el operador cese en el ejercicio de una actividad a la que se encuentre afecta una embarcación cuyo uso haya sido previamente autorizado o cuando pretenda desafectar una embarcación de la actividad para cuyo uso se encuentre autorizada sin solicitar autorización de uso para otra de las actividades recogidas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, deberá presentar con carácter previo la correspondiente solicitud de baja en las condiciones que se especifiquen mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

2. En el caso de que la actividad respecto de la que se solicite sea la única que lleve a cabo el operador, la baja, una vez acordada, comportará que queden sin efecto todas las autorizaciones de uso de embarcaciones de que aquel sea titular, y supondrá la baja del operador y de todas las autorizaciones de uso de embarcaciones de que sea titular en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Artículo 15. *Otras causas de baja del operador y de las autorizaciones de uso de embarcaciones en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. Sin perjuicio, en su caso, de las consecuencias previstas en el apartado 8 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, dará lugar a la extinción de efectos de las autorizaciones de que el operador sea titular y a su baja en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad la constatación por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o del Servicio de Vigilancia Aduanera de la concurrencia de cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) El uso de una embarcación para la realización de actividades distintas de aquellas para las que fue autorizada.

b) La utilización de una embarcación con incumplimiento de las condiciones expresamente establecidas en la resolución de autorización de uso de la misma, recogidas en el Certificado de Autorización de Uso de Embarcación.

c) La inexactitud o falsedad que afecte a los elementos esenciales de la solicitud de inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad o de autorización de uso de una embarcación. A estos efectos se consideran elementos esenciales los relativos a la identificación del operador, del patrón o de la propia embarcación.

2. La resolución mediante la que se acuerde la extinción de efectos de las autorizaciones de que el operador sea titular y a su baja en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad requerirá la previa tramitación de un expediente administrativo en el que se dé audiencia al interesado.

Disposición adicional primera. *Datos de carácter personal.*

Las disposiciones contenidas en este reglamento que afecten al tratamiento de datos de carácter personal se aplicarán de acuerdo con lo previsto en el Reglamento 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos personales y garantía de los derechos digitales. En la sede electrónica de la Agencia Tributaria se facilitará la información que exige el artículo 13 del Reglamento 2016/679, de 27 de abril, relativa a los posibles tratamientos y el ejercicio de los derechos sobre los mismos.

Disposición adicional segunda. *Administración electrónica.*

Las solicitudes, comunicaciones o cualquier otro escrito que se realicen en virtud de lo previsto en este reglamento se presentarán en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en los términos previstos en la Resolución de 28 de diciembre de 2009, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se crea la sede electrónica y se regulan los registros electrónicos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Disposición adicional tercera. *Coordinación de registros.*

Los organismos a los que se refiere el apartado 6 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, establecerán las medidas técnicas necesarias para el acceso directo por medios telemáticos al contenido del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Disposición transitoria única. *Procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor.*

A los procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento les será de aplicación lo previsto en el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, y, supletoriamente, lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición final única. *Normativa supletoria.*

En lo no previsto en el presente Reglamento se aplicará supletoriamente la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

§ 11

Orden HFP/184/2022, de 8 de marzo, por la que se regula el contenido del Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, el procedimiento para la inscripción de los operadores, el régimen para la utilización, circulación y tenencia de las mismas, y se aprueban los modelos de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad y de autorización de uso de las mismas

Ministerio de Hacienda y Función Pública
«BOE» núm. 63, de 15 de marzo de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-4024

El Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas.

A lo largo de su articulado, el Reglamento establece el procedimiento de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad de los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, así como el procedimiento de autorización de uso y el régimen de utilización, circulación y tenencia de estas embarcaciones.

Se hace necesario, por tanto, desarrollar el contenido de dichos artículos con el fin de conseguir el adecuado control aduanero, evitar la utilización indebida de estas embarcaciones y, establecer y poner en conocimiento de los operadores de este tipo de embarcaciones las formalidades que serán exigidas para su cumplimiento.

La presente Orden detalla el procedimiento para la presentación electrónica de las solicitudes de inscripción en el mencionado registro y de autorización de uso de las embarcaciones, concretando la forma, lugar y plazo de presentación de las mismas, así como establece los datos que deben contener las solicitudes y el contenido del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Además, se concreta el régimen específico de formalización de las solicitudes para los solicitantes no identificados a través de Documento Nacional de Identidad, Número de Identificación Fiscal o Número de Identificación del Extranjero, así como el régimen específico de la fabricación industrial que, si bien se prevé en el Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, es objeto de desarrollo por la presente Orden Ministerial.

Asimismo, se aprueban los modelos de los certificados de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las mismas.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Esta disposición ha sido sometida al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre de 2015 por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como a lo dispuesto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

Esta propuesta normativa resulta adecuada a los principios de buena regulación establecidos en la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se cumple con los principios de necesidad y eficacia, al resultar necesaria la regulación del detalle del procedimiento de inscripción de los operadores, por una razón de interés general y en aras a proporcionar una mayor seguridad jurídica, habiéndose considerado el instrumento más adecuado para su regulación. Asimismo, se cumple con los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, en tanto la norma contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, tras haber constatado que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

Esta Orden tiene por objeto establecer el contenido del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad regulado en el artículo 3 del Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas (en adelante, el Reglamento), aprobado por el Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, y desarrollar el procedimiento de inscripción en el mismo, así como el procedimiento de autorización de uso y el régimen de utilización, circulación y tenencia de las mismas. Asimismo, aprueba los modelos de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las mismas.

Artículo 2. *Contenido del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

Los datos que se incluirán en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad serán, con arreglo a lo previsto en el artículo 3 del Reglamento, para cada uno de ellos, los siguientes:

- a) Número de documento identificativo de la identidad.
- b) Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad
- c) Nombre y apellidos o razón social.
- d) Nacionalidad.
- e) País de nacimiento.
- f) Fecha de nacimiento.
- g) Domicilio de residencia y, en su caso, domicilio a efectos de notificaciones.
- h) Datos identificativos del representante, en su caso.
- i) Actividad o actividades a las que se destinan las embarcaciones autorizadas.
- j) Área geográfica de desarrollo de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones autorizadas.
- k) Titulación en posesión del patrón en relación a la embarcación.
- l) Embarcaciones autorizadas.
- m) Número de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad.
- n) Datos de las embarcaciones autorizadas, con expresión del nombre, número de matrícula o, en su caso, de registro provisional, marca y modelo, así como del número de identificación del casco (CIN), eslora total de la embarcación e identificación del vendedor/arrendador de la embarcación.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

- o) Datos de los motores de las embarcaciones, con expresión de la marca, modelo, potencia máxima, número de serie completo e identificación del vendedor/arrendador del motor.
- p) Datos identificativos del patrón o patrones de la embarcación.
- q) Lugar de depósito de la embarcación mientras no esté siendo utilizada.
- r) Otras condiciones o limitaciones establecidas en la autorización de uso.
- s) Documentación anexa.

Artículo 3. *Formalización de solicitudes.*

1. A los efectos de cumplimentar las solicitudes, el interesado identificado a través de Documento Nacional de Identidad (en adelante, DNI), Número de Identificación Fiscal (en adelante, NIF) o Número de Identidad de Extranjero (en adelante, NIE) deberá elegir entre alguna de las siguientes formas de acceso:

- a) Certificado electrónico.
- b) DNI electrónico.
- c) Clave pin.

La identificación mediante alguna de las formas de identificación y firma autorizadas por las Administraciones Públicas (certificado electrónico, DNI electrónico o clave pin), supondrá la cumplimentación automática por el sistema electrónico de los campos a los que se refieren los números 1.º, 2.º, 3.º y 4.º de la letra b) del apartado 1 del artículo 5 referidos al presentador de la solicitud.

2. Las solicitudes se realizarán por medios electrónicos y estarán disponibles en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (<https://sede.agenciatributaria.gob.es>).

3. En caso de presentación de solicitud por medio de representante, el otorgamiento de poder se realizará por medios electrónicos en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4 de esta Orden para los solicitantes no identificados a través de DNI, NIF o NIE.

4. En caso de presentación de solicitud por medio de colaborador social, a efectos de la acreditación de la representación, será válido documento normalizado aprobado por Resolución de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y que deberá estar disponible en Internet (<https://sede.agenciatributaria.gob.es>).

Artículo 4. *Régimen específico de los solicitantes no identificados a través de DNI, NIF o NIE.*

1. A los efectos de cumplimentar las solicitudes, en el caso de que el interesado no esté identificado a través de DNI, NIF o NIE en vigor, la solicitud deberá realizarla su representante, de conformidad con lo establecido en el artículo 6.2 del Reglamento, sin perjuicio de los requisitos establecidos en este artículo.

2. En estos casos, a la solicitud se acompañará copia del documento identificativo de la identidad del operador y de su representante, sin perjuicio de la obligación establecida en el apartado siguiente.

3. El operador no identificado a través de DNI, NIF o NIE y su representante deberán ratificar personalmente la representación realizada en cualquier dependencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria a su primera llegada al territorio nacional. En el caso del representante, la ratificación podrá hacerse por medios electrónicos a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (<https://sede.agenciatributaria.gob.es>).

4. A los efectos del otorgamiento del poder al representante por los operadores no identificados a través de DNI, NIF o NIE, se podrá utilizar el modelo que figura como anexo VI de esta Orden.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Artículo 5. *Datos mínimos de la solicitud de inscripción en el Registro.*

1. La solicitud de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad deberá contener, según proceda, la siguiente información, que se cumplimentará de conformidad con las instrucciones dictadas en la web:

a) Tipo de solicitud, que deberá ser alguna de las siguientes:

- 1.º Alta.
- 2.º Modificación.
- 3.º Baja.

b) Datos identificativos del operador.

1.º El tipo y número de documento utilizado a efectos de la identificación, la nacionalidad, país y fecha de nacimiento o, en su caso, de constitución de la persona jurídica.

2.º Nombre y apellidos o razón social.

3.º Domicilio, con expresión del tipo de domicilio y de vía, nombre y número de la vía, código postal, localidad y país.

4.º En su caso, el domicilio a efectos de notificaciones si el interesado desea designar uno distinto del domicilio de residencia, especificando los datos anteriormente señalados para el domicilio de residencia.

5.º Con carácter voluntario, los datos del número de teléfono y dirección de correo electrónico para recibir avisos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

c) Datos identificativos del representante, en su caso, con la información contenida en los números 1.º a 5.º de la letra anterior.

d) Identificación de la actividad principal a la que destinará la embarcación o embarcaciones, y que será alguna de las siguientes:

- 1.º Fabricación, reparación o reforma de las embarcaciones.
- 2.º Compraventa, arrendamiento de embarcaciones y similares.
- 3.º Salvamento y asistencia marítima.
- 4.º Navegación fluvial.
- 5.º Actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.
- 6.º Uso privado de recreo.
- 7.º Transporte de las embarcaciones.

e) Manifestación de su decisión sobre la posibilidad de efectuar alegaciones o aportar nuevos documentos o justificaciones en el caso de que la propuesta de resolución fuera a ser favorable.

2. Junto con la solicitud, se deberá anexar, en el caso de que el solicitante sea persona física o jurídica sin DNI, NIF o NIE en vigor, copia de los documentos identificativos del solicitante.

Artículo 6. *Datos mínimos de la solicitud de autorización de uso.*

1. La solicitud de autorización de uso de la embarcación, deberá contener, al menos, la siguiente información, que se cumplimentará de conformidad con las instrucciones dictadas en la web:

a) Tipo de solicitud, que deberá ser alguna de las siguientes:

- 1.º Alta.
- 2.º Modificación.
- 3.º Baja.

b) Datos identificativos del operador. En caso de operador ya registrado, el Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad otorgado y, en caso de operador con solicitud de inscripción pendiente, el número de solicitud provisional de registro.

c) Datos de la embarcación.

- 1.º Nombre de la embarcación, en su caso.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

2.º Nacionalidad y número de matrícula (en el caso de embarcación matriculada) o, en otro caso, número de registro provisional.

3.º Marca y modelo de la embarcación

4.º Número de identificación del casco (CIN), en su caso.

5.º Número de identificación del buque (NIB), en su caso.

6.º Eslora total de la embarcación expresada en metros.

7.º Identificación del vendedor/arrendador de la embarcación, con expresión de la información de los números 1.º y 2.º de la letra b) del artículo 5.

d) Datos de los motores (en su caso).

1.º Marca y modelo de cada motor

2.º Potencia máxima de cada motor expresada en Kilovatios.

3.º Número de serie completo.

4.º Identificación del vendedor/arrendador del motor, con expresión de la información a la que se refieren los números 1.º y 2.º de la letra b) del artículo 5.

e) Identificación de la actividad o actividades a las que destinará la embarcación o embarcaciones, que será una de las siguientes:

1.º Fabricación, reparación o reforma de las embarcaciones.

2.º Compraventa

3.º Arrendamiento de embarcaciones y similares.

4.º Salvamento y asistencia marítima.

5.º Navegación fluvial.

6.º Actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.

7.º Uso privado de recreo.

f) Delimitación del ámbito geográfico de desarrollo de la actividad o actividades, con expresión del ámbito espacial y territorial de desarrollo de la misma.

g) Identificación del patrón o patrones de la embarcación, con expresión de la información contenida en los números 1.º y 2.º de la letra b), y en la letra e) del artículo 5, así como la titulación que se posea para acreditar la capacidad para ejercer la actividad.

h) Lugar de depósito de la embarcación mientras no esté siendo utilizada.

i) Manifestación de su decisión sobre la posibilidad de efectuar alegaciones o aportar nuevos documentos o justificaciones en el caso de que la propuesta de resolución fuera a ser favorable.

2. Junto con la solicitud, se deberá anexar copia de la siguiente documentación:

a) Documentación acreditativa de la capacidad técnica y viabilidad comercial para ejercer la actividad solicitada por el operador.

b) Documentación acreditativa del abanderamiento y matriculación.

c) Declaración de conformidad de la embarcación y motores en los términos establecidos en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

d) Certificado de navegabilidad o, en su caso, de inscripción.

e) Título jurídico que se ostente sobre la embarcación y sobre los motores (contrato de compraventa, factura de compra, contrato de arrendamiento, etc.)

f) Seguro de la embarcación.

g) Justificación documental acreditativa de la capacidad técnica del patrón o patrones de la embarcación.

h) Documentación justificativa de la disponibilidad del lugar de depósito o amarre de la embarcación.

Artículo 7. Régimen específico de la fabricación industrial.

1. La solicitud global realizada por los operadores que, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 10 del Reglamento, realicen una solicitud de autorización de uso para llevar a cabo la fabricación de un lote de embarcaciones, contendrá la información de la

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

que se disponga en el momento de la solicitud a la que se refiere el artículo 6 y, en todo caso, la siguiente información mínima:

- a) Fecha de inicio y finalización de la operación.
- b) Número de unidades objeto de fabricación.
- c) Marca y modelo de las embarcaciones.
- d) Eslora de las embarcaciones.

2. Los operadores que realicen la solicitud global a la que se refiere el apartado anterior, aportarán, a medida que la vayan conociendo, el resto de información a la que se refiere el artículo 6 y, en todo caso, antes de la finalización del proyecto de construcción, aportarán el número de identificación del casco (CIN) de las embarcaciones.

3. Antes de la transmisión de las embarcaciones deberá facilitarse la identificación del adquirente y la declaración de conformidad de la embarcación, y en su caso de los motores, en los términos establecidos en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

Artículo 8. Procedimiento simplificado de arrendamiento.

1. En el caso de que una embarcación haya sido autorizada para su uso mediante la explotación mercantil de la misma a través de su arrendamiento, podrá hacerse uso del procedimiento simplificado regulado en este artículo, siempre que el arrendatario de la embarcación esté inscrito en el Registro Especial de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

2. En estos casos, el arrendador deberá realizar una solicitud de autorización de uso en favor del arrendatario antes del inicio del servicio de alquiler, identificando al operador arrendatario y la actividad para la cual se arrienda la embarcación, entendiéndose concedida la autorización desde el momento en que se registre la entrada de la solicitud por medios electrónicos a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

La autorización de uso se entenderá concedida en idénticos términos para los que fue autorizado el operador arrendador.

3. La solicitud de autorización de uso, que se realizará por medios electrónicos a través de la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, contendrá la siguiente información:

- a) Identificación del arrendatario a través de su Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.
- b) Identificación de la embarcación objeto del arrendamiento a través de su Número de Autorización de Uso asignado.
- c) Actividad para la cual se arrienda la embarcación.
- d) El día y la hora de inicio y fin del servicio del alquiler.
- e) La identidad de la tripulación que vaya a estar a bordo de la embarcación durante el período de alquiler.

4. Para poder utilizar el procedimiento simplificado, la duración total del arrendamiento de embarcaciones afectas por el Real Decreto-Ley 16/2018, entre un mismo arrendador y arrendatario, no podrá superar los quince días al año, ya sea en uno o varios contratos. Se computa a estos efectos como día completo el uso de la embarcación por cada día natural, independientemente del número de horas alquiladas cada día.

5. En cualquier momento se podrán llevar a cabo las actividades de verificación previstas en el artículo 5 del Reglamento, pudiendo notificarse al arrendador o arrendatario la obligación de cesar en ese mismo momento en el ejercicio de la actividad de alquiler, o la denegación de futuras solicitudes de autorización de uso por medio de este régimen especial presentadas en los mismos términos. La denegación de uso actual o futuro se justificará en base a cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 11 de dicho Reglamento.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Artículo 9. *Procedimiento simplificado de reparación o reforma.*

1. En caso de que la actividad consignada en la solicitud de autorización de uso de una embarcación sea la reparación o la reforma, la misma se entenderá concedida desde el momento en que se registre la entrada de la solicitud por medios electrónicos a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2. La utilización de este procedimiento simplificado de autorización de uso queda restringido al cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) La persona física o jurídica que presta el servicio de reparación o reforma debe ser un operador previamente inscrito en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

b) El cliente debe ser un operador previamente inscrito en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

c) El cliente debe haber sido autorizado para el uso de la embarcación objeto del servicio de reparación o de reforma.

d) El servicio de reparación o de reforma no supondrá la modificación de las características de la embarcación para cuyo uso fue autorizado el cliente.

e) En el momento de finalizar el servicio y entrega de embarcación al cliente, se dará de baja la solicitud, informando de la fecha efectiva de entrega.

3. La solicitud de autorización de uso, que se realizará por medios electrónicos a través de la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, contendrá la siguiente información:

a) Identificación del solicitante y del cliente mediante sus números de operador asignados.

b) Identificación de la embarcación objeto de reparación o reforma mediante su número de Autorización de Uso asignado.

c) Identificación del lugar donde estará depositada la embarcación durante la reparación o reforma.

d) La fecha de inicio de la reparación o reforma.

4. En cualquier momento se podrán llevar a cabo las actividades de verificación previstas en el artículo 5 del Reglamento, pudiendo notificarse al prestador del servicio de reparación o de reforma la obligación de cesar en ese mismo momento en el ejercicio de la actividad del servicio de reparación o reforma, o la denegación de futuras solicitudes de autorización de uso por medio de este régimen especial presentadas en los mismos términos. La denegación de uso actual o futuro se justificará en base a cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 11 de dicho Reglamento.

Artículo 10. *Validación de la solicitud.*

Cumplimentados correctamente todos los campos por el solicitante, el sistema presentará en pantalla la solicitud validada con un código de verificación seguro (CSV), indicando, así mismo, la fecha y hora de presentación. En caso contrario, se mostrará en pantalla la descripción de los errores u omisiones detectados a efectos de su subsanación por el declarante.

Artículo 11. *Notificaciones y avisos.*

1. Las notificaciones por procedimientos electrónicos se practicarán mediante comparecencia en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. A los efectos de recibir avisos, los interesados podrán facilitar al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria una dirección de correo electrónico o un número de teléfono.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Artículo 12. *Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

El Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, expedido de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Reglamento, se ajustará al modelo que figura en el Anexo I de esta Orden.

Artículo 13. *Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad.*

1. El Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad, expedido de conformidad con lo establecido en el artículo 10 del Reglamento, se ajustará al modelo que figura en el Anexo II de esta Orden.

2. El Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad expedido en favor de fabricantes de embarcaciones neumáticas o semirrígidas de alta velocidad, conforme a lo previsto en el artículo 10.5 del Reglamento, se ajustará al modelo que figura como Anexo III de esta Orden.

3. El Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad expedido en favor de los arrendatarios o de los operadores que se dediquen a las actividades de reparación o reforma de embarcaciones y realicen la solicitud de autorización de uso de conformidad con los procedimientos simplificados regulados en los artículos 8 y 9, se ajustarán a los modelos que figuran, respectivamente, como Anexo IV y Anexo V de esta Orden.

Disposición adicional única. *Tratamiento de datos personales.*

Los datos personales aportados por los interesados en el cumplimiento de sus derechos y obligaciones regulados por la presente Orden serán tratados con la finalidad de la represión del contrabando y la aplicación del sistema tributario y aduanero. Este tratamiento se ajustará al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 y a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. En la Sede Electrónica de la Agencia Tributaria se facilitará la información que exige el artículo 13 del Reglamento relativa a los posibles tratamientos y el ejercicio de los derechos sobre los mismos.

Disposición final primera. *Habilitación.*

Se autoriza a la persona titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para dictar cuantas instrucciones sean precisas para la aplicación de la presente Orden.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Modelo de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad

Agencia Estatal de Administración Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

N.º Expediente: D116RGERXXXXXXXXXXXX.

El Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria certifica que se ha procedido a la inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad,

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

asignándose el Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad RGERXXXXXXXXXX a:

Nombre y apellidos/Razón social:	
DNI/NIF/Pasaporte/Otros documentos:	
Nacionalidad:	
País de nacimiento/constitución:	
Fecha de nacimiento:	
Nombre y apellidos del representante:	
DNI/NIF/Pasaporte del representante:	

Madrid, a de de

ANEXO II

Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad

Agencia Estatal de Administración Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

N.º Expediente: D117AUE20XXXXXXXXXX.

El Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria certifica que el Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad ha sido autorizado para el uso de la embarcación que a continuación se detalla, en los siguientes términos:

Operador

Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad: RGERXXXXXXXXXX

Número de autorización de uso

AUE20XXXXXXXXXX

Datos de la embarcación/es

Nombre:	
N.º matrícula o n.º de registro provisional:	
N.º de identificación del casco (CIN):	
N.º de identificación del buque (NIB):	
Marca:	
Modelo:	
Eslora total (expresada en metros):	
Potencia total (expresada en kw):	

Datos del motor/es

	Marca	Modelo	Potencia máxima	N.º de serie
Motor 1:				
Motor 2:				
Motor 3:				
Motor 4:				

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Actividad/es

	Tipo	Domicilio del establecimiento
Actividad 1:		
Actividad 2:		
Actividad 3:		

Área geográfica de desarrollo

Ámbito espacial	Ámbito territorial

Madrid, a de de

Este documento autoriza la navegación de la presente embarcación para realizar las actividades relacionadas y por la zona de navegación que se detallan en este certificado. El mismo deberá encontrarse a bordo de la embarcación en navegación.

Cualquier variación de los datos, así como la transferencia de la titularidad deberá ser solicitada al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, que emitirá, en su caso, el nuevo certificado.

ANEXO III

Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad (Régimen especial de fabricación)

Agencia Estatal de Administración Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

N.º Expediente: D117AUE20XXXXXXXXXX.

El Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria certifica que el Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad ha sido autorizado para el uso de la embarcación que a continuación se detalla, en los siguientes términos:

Operador

Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad: RGERxxxxxxxxxx

Número de autorización de uso

AUE20xxxxxxxxxx

Datos de la embarcación/es

Número de unidades:				
Marca:				
Modelo:				
Eslora total (expresada en metros):				
Lugar de depósito:	Calle y n.º:	C.P.:	Localidad:	País:

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Datos del motor/es

	Marca	Modelo	Potencia máxima	N.º de serie
Motor 1:				
Motor 2:				
Motor 3:				
Motor 4:				

Madrid, a de de

Este documento autoriza el inicio de la fabricación de las embarcaciones que se detallan en este certificado. El mismo deberá encontrarse en las instalaciones del fabricante desde el inicio de la fabricación.

Los operadores aportarán el resto de información contenida en el artículo 6 de la Orden por la que se regula el contenido del registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, el procedimiento para la inscripción de los operadores, el régimen para la utilización, circulación y tenencia de las mismas, y se aprueban los modelos de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad y de autorización de uso de las mismas en la medida en que la vayan conociendo, lo que supondrá la expedición de un nuevo certificado de autorización de uso.

ANEXO IV

Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad (Procedimiento simplificado de arrendamiento)

Agencia Estatal de Administración Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

N.º Expediente: D117AUE20XXXXXXXXXXXX.

Operadores

Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad (arrendador):
RGERXXXXXXXXXX

Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad (arrendatario):
RGERXXXXXXXXXX

Número de autorización de uso de embarcación (arrendador)

AUE20XXXXXXXXXX

Número de autorización de uso de embarcación (arrendatario)

AUE20XXXXXXXXXX

Identificación de personas a bordo durante el servicio de arrendamiento

Nombre y apellidos	Tipo de documento	N.º de documento	Rol

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Nombre y apellidos	Tipo de documento	N.º de documento	Rol

Fecha arrendamiento

	Día (dd/mm/aa)	Hora (hh/mm)
Inicio:		
Fin:		

Actividad declarada uso de embarcación por arrendatario

El presente documento tiene los efectos de certificado de autorización de uso por parte del arrendatario en los términos reflejados en el presente documento.

La autorización está condicionada a la utilización de la embarcación en los términos reflejados en el certificado de autorización de uso n.º AUE20xxxxxxxxxx, siendo imprescindible que en todo momento se encuentre a bordo de la embarcación objeto de arrendamiento copia de dicho documento.

ANEXO V

Modelo de certificado de autorización de uso de embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad (Procedimiento simplificado de reparación/reforma)

Agencia Estatal de Administración Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

N.º Expediente: D117AUE20XXXXXXXXXXXX.

Operadores

Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad (prestador del servicio de reparación/reforma): RGERxxxxxxxxxx

Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad (cliente del servicio de reparación/reforma): RGERxxxxxxxxxx

Número de autorización de uso de embarcación (cliente del servicio de reparación/reforma)

AUE20xxxxxxxxxx

Número de autorización de uso de embarcación (prestador del servicio de reparación/reforma)

AUE20xxxxxxxxxx

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Duración del Servicio de Reparación/Reforma

	Día (dd/mm/aa)	Hora (hh/mm)
Inicio:		
Fin:		

Lugar de Servicio de Reparación/Reforma

El presente documento tiene los efectos de certificado de autorización de uso por parte del prestador del servicio de reparación/reforma en los términos reflejados en el presente documento.

La autorización está condicionada a la utilización de la embarcación en los términos reflejados en el certificado de autorización de uso n.º AUE20xxxxxxxxxx, siendo imprescindible que en todo momento se encuentre disponible por parte del prestador del servicio de reparación/reforma copia de dicho documento.

ANEXO VI

Modelo de representación en los procedimientos iniciados a instancia de un operador no identificado a través de DNI, NIF o NIE

Otorgamiento de la representación

D./Dña., con pasaporte y con domicilio en (vía pública), (ciudad), (país).

O, en caso de ser el representado una persona jurídica:

La Entidad (razón social), con domicilio en (vía pública), (ciudad), (país), y en su nombre, D./Dña., con pasaporte y con domicilio en (vía pública), (ciudad), (país).

Otorga su representación a

D./Dña., con DNI/NIF/NIE, para que actúe ante los órganos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en los procedimientos regulados en el Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas.

Con relación a dichos procedimientos podrá ejercitar las siguientes facultades: facilitar la práctica de cuantas actuaciones sean precisas para la instrucción del expediente, aportar cuantos datos y documentos se soliciten o se interesen, recibir todo tipo de comunicaciones, formular peticiones y solicitudes, presentar escritos y alegaciones, manifestar su decisión de no efectuar alegaciones ni aportar nuevos documentos en el correspondiente trámite de audiencia o renunciar a otros derechos, suscribir diligencias y otros documentos que pueda extender el órgano competente y, en general, realizar cuantas actuaciones correspondan al/a los representado/s en el curso de dicho procedimiento.

Aceptación de la representación

Con la firma del presente escrito el representante acepta la representación conferida y responde de la autenticidad de la firma del otorgante.

§ 11 Registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas

Normas aplicables

a) Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas. Artículo 6: Normas comunes de los procedimientos. Apartado 2.

b) Orden por la que se regula el contenido del registro especial de operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, el procedimiento para la inscripción de los operadores, el régimen para la utilización, circulación y tenencia de las mismas, y se aprueban los modelos de certificado de operador de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad y de autorización de uso de las mismas. Artículo 4: Régimen específico de los solicitantes no identificados a través de Documento Nacional de Identidad, Número de Identificación Fiscal o Número de Identificación del Extranjero.

En, a de de

El otorgante⁽¹⁾

El representante

⁽¹⁾ Si el otorgante es persona jurídica también deberá figurar el sello de la entidad.

El texto de este documento normalizado no podrá ser modificado, sin perjuicio de la facultad de los interesados de otorgar su representación en términos distintos, acreditándola por cualquier otro medio válido en Derecho.