



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

### Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Jefatura del Estado  
«BOE» núm. 283, de 25 de noviembre de 1992  
Referencia: BOE-A-1992-26146

## ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	4
Título preliminar. Disposiciones generales . . . . .	9
Capítulo I. Objeto de la Ley. . . . .	9
Capítulo II. De los puertos e instalaciones marítimas. . . . .	10
Capítulo III. De la marina mercante. . . . .	12
Título I. De la organización portuaria del Estado . . . . .	14
Capítulo I. Organización, planificación y gestión de los Puertos del Estado. . . . .	14
Sección 1.ª Competencias. . . . .	14
Sección 2.ª Naturaleza y delimitación del dominio público portuario. . . . .	15
Sección 3.ª Planificación, proyectos y construcción . . . . .	15
Sección 4.ª Gestión del sistema portuario . . . . .	18
Capítulo II. Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias . . . . .	18
Sección 1.ª Del Ente público Puertos del Estado. . . . .	18
Sección 2.ª De las Autoridades Portuarias. . . . .	22
Título II. De la gestión del dominio público portuario. . . . .	30
Capítulo I. Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios . . . . .	30
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . . .	30
Sección 2.ª Autorizaciones . . . . .	30

Sección 3.ª Concesiones . . . . .	30
Sección 4.ª La prestación de los servicios portuarios . . . . .	31
Capítulo II. Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios . . . . .	31
Sección 1.ª Normas generales . . . . .	31
Sección 2.ª Cánones . . . . .	31
Sección 3.ª De las tarifas por servicios portuarios . . . . .	31
Título III. De la Marina Mercante . . . . .	32
Capítulo I. Objetivos . . . . .	32
Capítulo II. Explotación naviera y régimen de las navegaciones . . . . .	32
Sección 1.ª Buques y Empresas navieras . . . . .	32
Sección 2.ª Comercio exterior de buques . . . . .	34
Sección 3.ª Navegación interior. . . . .	34
Sección 4.ª Navegación de cabotaje . . . . .	35
Sección 5.ª Navegación exterior y extranacional. . . . .	35
Sección 6.ª Establecimiento de obligaciones de servicio público. . . . .	35
Sección 7.ª Conferencias marítimas y consejos de usuarios . . . . .	36
Capítulo III. Administración marítima . . . . .	36
Sección 1.ª Administración Central . . . . .	36
Sección 2.ª Administración periférica . . . . .	38
Sección 3.ª Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. . . . .	39
Capítulo IV. De los Cuerpos de la Marina Civil. . . . .	43
Capítulo V. Del servicio de practicaaje. . . . .	44
Capítulo VI. Tasas por servicios de inspección y control. . . . .	45
Título IV. Régimen de policía . . . . .	45
Capítulo I. Reglamento de policía de los puertos del Estado . . . . .	45
Capítulo II. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación . . . . .	46
Capítulo III. Infracciones. . . . .	48
Capítulo IV. Sanciones y otras medidas . . . . .	56
Sección 1.ª Disposiciones Generales. . . . .	56
Sección 2.ª Sanciones aplicables . . . . .	57
Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios . . . . .	60

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO  
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Capítulo V. Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares . . . . .	60
<i>Disposiciones adicionales.</i> . . . . .	61
<i>Disposiciones transitorias.</i> . . . . .	74
<i>Disposiciones derogatorias.</i> . . . . .	78
<i>Disposiciones finales.</i> . . . . .	79
ANEXO. Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes: . . . . .	80

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: 25 de julio de 2014

Norma derogada por la disposición derogatoria única.a) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. [Ref. BOE-A-2011-16467](#).  
Ténganse en cuenta las disposiciones transitorias 1 y 2 del nuevo texto refundido.

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

1

La dispersión de la legislación vigente en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo, cuya antigüedad, en algunos casos se remonta al siglo XIX, unido, en cuanto al régimen portuario, a la promulgación de una nueva legislación de carácter tributario y, sobre todo, de la nueva Ley de Costas y su Reglamento, modificadoras de la regulación y régimen jurídico de los bienes que, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, plantea la necesidad de abordar la regulación de los puertos para lograr un texto normativo que armonice su contenido con el resto del Ordenamiento jurídico y delimite el campo competencial del Estado en esta materia.

La Constitución en sus artículos 148.1.6. y 149.1.20. atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materia de puertos, las cuales han sido asumidas en sus respectivos Estatutos, unidas a las transferencias en el proceso de traspaso de competencias del Estado obligan a concretar los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad o ejerce sus competencias, clarificando al propio tiempo, el régimen jurídico de la ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal que la construcción o ampliación de los puertos de competencia autonómica requiera.

Tanto cada puerto individual, así como el conjunto de todos ellos, considerado como un sistema portuario, son, sin duda, unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, que exigen una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística y control de gestión. Todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la Administración pública, y es por tanto necesario crear Entidades públicas de gestión, que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos empresariales.

En este sentido, el 86 por 100 del total de las importaciones y el 68 por 100 de las exportaciones españolas, en toneladas (1990), pasan por los puertos, lo que da una idea de su importancia estratégica económica. Es fundamental por tanto dotarlos de una organización capaz de garantizar una gestión eficaz en un sector como es el del transporte, intensivo en capital, y donde el tiempo es un factor económico y de competencia destacado.

Si la Resolución sobre Política Portuaria, adoptada por el Parlamento Europeo en noviembre de 1988, contiene recomendaciones de autonomía de gestión portuaria, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de costes por transferencia a los usuarios, la entrada en vigor del Mercado Unico Europeo el 1 de enero de 1993, plantea un

reto a los puertos españoles y a sus sistemas de transportes terrestre: Llegar a ser considerados por el transporte internacional como una adecuada puerta de entrada de Europa.

Todos estos objetivos y planteamientos se resumen en una exigencia creciente de que se consiga una gestión desburocratizada y eficaz en los puertos, a lo que se pretende dar respuesta desde esta Ley, dotando al conjunto del sistema portuario español que depende de la Administración del Estado, de un marco institucional adecuado que permita lograr los niveles deseados de eficacia en la gestión y en la prestación de los servicios portuarios demandados.

En cuanto a la marina mercante, España, por su historia, su realidad socio-económica, su situación y configuración geográfica -tiene 7.880 kilómetros de costa entre el territorio peninsular, los dos archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla, con un equipamiento numeroso e importante de puertos comerciales, pesqueros y deportivos-, considera que la marina mercante y el transporte marítimo son vitales para su desarrollo económico, necesitándose, además, que los poderes públicos presten una constante atención a la salvaguardia de nuestro ambiente marino y realice una actuación precisa en materia de navegación de cabotaje.

El sector del transporte marítimo aporta anualmente al PIB específico de transportes, aproximadamente, un 19 por 100, equivalente a unos 230.000 millones de pesetas, que vienen a ser un 1,1 por 100 de PIB nacional, generando un empleo directo de 35.000 personas (25.000 embarcadas y 10.000 en tierra), e indirecto que se estima en 110.000 puestos de trabajo, incluyendo construcción naval, industria auxiliar, servicios al sector, etc.

Además, en el comercio exterior, la flota civil española realizó, en 1990, un 27,6 por 100 de las importaciones y 12,8 por 100 de las exportaciones, produciendo una balanza deficitaria de fletes marítimos que, en 1988, supuso unos ingresos de 74.931 millones de pesetas y unos pagos de 138.672 millones.

En este orden de ideas, puede afirmarse que España es un país en el que no cabe vivir de espaldas al mar. La marina mercante y el transporte marítimo nacional desempeñan un papel de primerísima relevancia para la adecuada atención de las necesidades socio-económicas de los ciudadanos, por lo que no puede sino apreciarse la existencia de un interés público en la adecuada dimensión, calidad y estructura de aquella y en la eficacia y eficiencia de éste.

Dicho interés público exige una normativa reguladora de la actividad de la marina mercante y que permita que el transporte marítimo sea eficaz, esto es, que actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento, por lo que su ordenamiento legal debe adaptarse a los constantes cambios de todo orden que el transcurso del tiempo va produciendo en una actividad económica tan singular como lo es el transporte marítimo.

La hasta ahora vigente legislación reguladora de la marina mercante y del transporte marítimo data en sus normas básicas de 1956, año en que se promulga la Ley de ordenación y renovación de la flota mercante, y a la que sucedieron numerosas disposiciones, la mayoría de carácter reglamentario, que han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades y situaciones que se han ido produciendo desde la fecha citada hasta nuestros días, período en el que se han producido profundísimos cambios que han afectado a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte marítimo. Asimismo, la adaptación de esas normas, promulgadas algunas de ellas hace más de medio siglo, a las nuevas exigencias derivadas del ordenamiento constitucional y del acervo normativo comunitario, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Por ello, la Ley que ahora se promulga supone una profunda modernización de la legislación marítima nacional, posibilitando el tránsito desde un modelo autoritario e intervencionista a otro liberal en cuanto a la ordenación de los tráficos, pero social en cuanto a los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales. En efecto, la Ley sienta las bases que permiten la gradual implantación, con las correcciones que resulten necesarias, de las reglas del mercado en una actividad empresarial que tradicionalmente había sido objeto de una fuerte protección e intervención administrativa. Las Empresas marítimas, tanto públicas como privadas, podrán operar en un marco más moderno y flexible, pero también tendrán que afrontar el reto de la competitividad en el entorno

comunitario, para lo cual se precisa una exigente adecuación gradual a la demanda del transporte marítimo, cada vez más exigente y selectiva.

2

En los desaparecidos Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ha venido trabajando desde hace varios años en la elaboración de borradores de textos legales que tenían por objeto, respectivamente, la regulación de la gestión de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Una vez creado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes e integradas, por tanto, en un mismo Departamento, las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante, pareció razonable tanto por un criterio de economía legislativa, como por tratarse de competencias y actividades relacionadas, el integrar ambos borradores en una Ley única, denominada de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El hecho de que se produzca alguna modificación respecto de la situación precedente en el reparto de competencias que se asignan a las Autoridades Portuarias y Marítimas, y la conveniencia de que la distribución de funciones quede debidamente matizada y clarificada, tienen debida respuesta en la utilización de un texto legal único.

La política de la marina mercante y del transporte marítimo, no se limita, lógicamente, al espacio físico portuario, sino que se extiende a lo que el legislador ha denominado «zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción», e incluso fuera de ellas cuando regula un sector de actividad económica que actúa o puede actuar en todas las aguas navegables.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la Ley conlleva, supone una ruptura con modelos precedentes y sin duda garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de Autoridades Portuarias y Marítimas. Con todo, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferente estructura administrativa para cada ámbito.

3

A) En el ámbito de la gestión portuaria, constituye el objeto primordial de la Ley el establecimiento del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

A la vista de la experiencia acumulada desde la promulgación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se ha preferido eliminar las rigideces propias de la función y estructura administrativa, para hacer compatible la prestación del servicio encomendado al Estado con los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión empresarial que en los puertos se debe desarrollar.

En España, la larga tradición histórica de dependencia estatal del demanio portuario, se ha visto consolidada y reafirmada en el texto constitucional, que atribuye la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas, zanjando así un debate teórico que no encuentra una respuesta definitiva en el derecho comparado.

Las características de los servicios portuarios, cuyo objetivo fundamental es asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestre y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad, y las experiencias de gestión habidas en todo el mundo, y también en España, han conducido a que los textos y organizaciones especializados se pronuncien, en general, de entre los diversos modelos posibles de gestión, por la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios.

La fórmula más habitualmente recomendada en la actualidad para la gestión de puertos públicos, es la creación de una Entidad pública con autonomía de gestión, dotada de personalidad jurídica y presupuesto propios, y gestionada con criterios de eficacia y empresariales. Esta Autoridad Portuaria puede otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados, para los que pueda carecer de la rapidez, la especialización y el estímulo necesarios.

La Ley contempla un único modelo de gestión portuaria basado en unas Entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos), con autonomía de gestión superior a la de los actuales Puertos Autónomos, y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los Organismos Autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias.

Se trata de Entidades públicas con características, estructura y competencias semejantes a los actuales Puertos Autónomos, las ventajas de cuyo régimen se han podido experimentar durante más de veinte años de funcionamiento simultáneo con el de las Juntas de Puertos, y cuya gestión será coordinada y controlada por el Ente Público Puertos del Estado, que asume el papel de un «holding», situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se asignan como competencias de la Autoridad Portuaria las que actualmente tienen los Puertos Autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores, que se definen como servicios portuarios y que tienen notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria. Estas competencias son ejercidas actualmente por las Comandancias Militares de Marina y pasarán a ser desarrolladas por las Autoridades Portuarias, como órganos de gestión de las actividades marítimas portuarias.

Actualmente el cantil o borde del muelle es la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina, que desarrollan respectivamente, las atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de puertos y de marina mercante.

Se ha estimado más adecuado para el sistema de Puertos del Estado la adopción del principio de gestión unitaria para todas las actividades portuarias marítimas y terrestres, de modo que se concentran en la Autoridad Portuaria todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la zona marítima del puerto y sin perjuicio de otras competencias administrativas que, ejerciéndose en el puerto por los distintos órganos competentes, no tienen directa relación con la gestión y explotación de la Entidad portuaria. Es ésta una aportación importante de la Ley desde el punto de vista del usuario y de la eficacia en la gestión de las operaciones.

Se crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de «holding» sobre las Autoridades Portuarias, que se pueden resumir en la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la determinación de sistemas unificados de información y contabilidad, la planificación global de inversiones y la propuesta de designación de los altos responsables de dichas Autoridades Portuarias. Se trata de dar una respuesta ágil y eficaz en el desarrollo de una labor de supervisión, coordinación y control de unas Autoridades Portuarias que se conciben como entes públicos de gestión empresarial.

Todo ello sin perjuicio, obviamente, de las competencias que le corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

La coexistencia actual de una estructura laboral en algunos puertos, con una estructura funcional en los órganos centrales de control de gestión, establece una indeseable compartimentación, impidiendo el trasvase de personal y de experiencias de los órganos de gestión periféricos a los centrales y viceversa. Por ello se estructura el Ente público con características empresariales y laborales semejantes a las Autoridades Portuarias.

Por otra parte, la necesidad de disponer, para la gestión de un «holding» que factura anualmente del orden de 75.000 millones de pesetas, de personal con experiencia en la gestión empresarial y profesionales de diferente formación, hace recomendable abrirse al

mercado laboral sin las limitaciones que, para este tipo de especializaciones, puede significar el tener que ceñirse a las normas reguladoras de la función pública.

Desde el punto de vista económico-financiero, se introducen variaciones importantes, como son:

- Financiación del Ente público Puertos del Estado a partir de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario. Este planteamiento responde a un principio general de atribución sectorial de la totalidad de los costes de su gestión, y de establecimiento de una contabilidad que permita conocer la totalidad de los costes generados por el desarrollo de la actividad.

- La consolidación de un Fondo de Compensación, con destino a inversiones del conjunto del sistema portuario, ya creado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1985, y que ha demostrado su utilidad para aprovechar al máximo la capacidad de autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, reduciendo la necesidad de acudir a subvenciones y transferencias a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y como instrumento de una política globalizadora y racionalizadora del sistema portuario, considerado en su conjunto como una unidad económica.

- La definición de las tarifas por servicios portuarios prestados directamente por las autoridades portuarias como recursos de Derecho privado, en sustitución del anterior carácter de precios públicos que venía planteando problemas de rigidez y de adaptabilidad para su necesaria utilización como instrumentos de gestión portuaria.

- Los cánones por concesiones y autorizaciones se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

B) En lo que se refieren al régimen de la marina mercante, las líneas directrices que informan el texto son las siguientes:

a) Delimitación de las competencias marítimas del Estado, concretando la definición de conceptos establecidos en la Constitución, Estatutos de Autonomía y en la legislación vigente:

- Marina mercante.
- Transporte marítimo.
- Flota civil española.
- Empresa naviera.
- Régimen de las navegaciones (interior, de cabotaje, exterior y extranacional).
- Aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

b) La consolidación del proceso de unificación y, en todo caso, la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones marítimas europeas -impulsado por el Acta Unica- obliga a un nuevo redimensionamiento de las estructuras socio-económicas, también en el sector marítimo, para abordar la realización efectiva del Mercado Unico Interior en 1993.

c) Supresión de ciertas trabas administrativas existentes en el sector marítimo, dentro del principio de la libertad de Empresa en el marco de la economía de mercado, matizado por las exigencias de la economía general, el de la defensa de los usuarios y el de la subordinación de la riqueza a los intereses generales del país, recogidos en los artículos 38, 51 y 128 de la Constitución Española.

La Ley establece los requisitos para que los buques puedan ser registrados y abanderados en España y, con ello, para obtener la nacionalidad española, inspirándose al respecto en el liberal principio de la residencia o domicilio de los sujetos titulares, sin exigencias relativas a la nacionalidad.

En cuanto a la nacionalidad de los miembros de la dotación de nuestros buques mercantes, se ha previsto también la incidencia de la libre circulación de los trabajadores en el seno del Mercado Común.

La Ley deroga expresamente el conjunto de leyes prohibitivas o restrictivas de la importación o exportación de buques, estableciendo la libertad de su comercio exterior en consonancia con la liberalización que ha venido impuesta en el ámbito intracomunitario y en



el de los países EFTA como consecuencia de nuestra integración a las Comunidades Europeas.

d) Reorganización y modernización de la Administración marítima, tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante) como a nivel periférico (Capitanías Marítimas), en concordancia con la necesaria especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil. La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

e) Creación de una sociedad estatal denominada «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima», que asume la prestación de determinados servicios que demandan mayor libertad de gestión, tales como la seguridad y el salvamento marítimo o la lucha contra la contaminación.

f) Creación de un Registro especial de buques y Empresas navieras adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con sede en las islas Canarias, que posibilite la competitividad de nuestras Empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

g) Finalmente, se regula a la luz de los principios constitucionales y la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la marina civil, con derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito marítimo, en tres órdenes que atienden al bien jurídico afectado: La seguridad marítima; el tráfico marítimo, y la contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

La estructura de la Ley es la siguiente:

- En un título preliminar de disposiciones generales se recogen las definiciones de los conceptos básicos que sirven para delimitar las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.

- Los títulos I y II se refieren a las competencias en materia de puertos, centrándose el primero en la organización que se crea para el desarrollo de las mismas, y el segundo en la regulación de la gestión del dominio público portuario.

- El título III se refiere a la marina mercante y a la organización de la Administración que la regula.

- El título IV establece las bases legales de un régimen de policía que incluye la gestión portuaria y la de la marina mercante.

- Un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias, una disposición derogatoria, disposiciones finales y un anexo completan el texto de la Ley.

## TÍTULO PRELIMINAR

### Disposiciones generales

## CAPÍTULO I

### Objeto de la Ley

#### **Artículo 1.** *Objeto de la Ley.*

Es objeto de la presente Ley:

Determinar y clasificar los puertos que sean de competencia de la Administración General del Estado.

Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta Ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

Establecer el marco normativo de la marina mercante.

Regular la Administración propia de la marina mercante.

Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

## CAPÍTULO II

### De los puertos e instalaciones marítimas

#### **Artículo 2.** *Puertos marítimos: Concepto.*

1. A los efectos de esta Ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

#### **Artículo 3.** *Puertos comerciales.*

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiéndose por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

#### **Artículo 4.** *Instalaciones marítimas.*

**(Anulado)**

#### **Artículo 5.** *Puertos de interés general.*

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo de la presente Ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.

b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

### CAPÍTULO III

#### De la marina mercante

##### **Artículo 6. *Marina mercante.***

1. A los efectos de esta Ley se considera marina mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 87.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley a la Administración regulada en el capítulo III del título III de esta Ley.

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

##### **Artículo 7. *Zonas y tipos de navegación.***

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

Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

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

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

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

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

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

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

#### **Artículo 8.** *Flota civil y plataformas fijas.*

1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

- a) La flota mercante nacional.
- b) La flota pesquera nacional.
- c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
- d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

5. La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce

soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

**Artículo 9.** *Empresas navieras.*

Se entiende por empresario o Empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

TÍTULO I

**De la organización portuaria del Estado**

CAPÍTULO I

**Organización, planificación y gestión de los Puertos del Estado**

**Sección 1.ª Competencias**

**Artículo 10.** *Competencias.*

1. Corresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

2. Las Comunidades Autónomas designarán a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, en los términos establecidos en esta Ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.

**Artículo 11.** *Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

Las competencias que a la Administración del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado.

**Artículo 12.** *Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración del Estado.*

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

**Artículo 13.** *Reserva de zonas.*

La Administración del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley.

**Sección 2.ª Naturaleza y delimitación del dominio público portuario**

**Artículo 14.** *Naturaleza de los bienes portuarios.*

1. Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

4. La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueran transferidos y figuran expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

**Artículo 15.** *Zona de servicio en puertos de competencia estatal.*

**(Derogado)**

**Artículo 16.** *Espacios portuarios de competencia autonómica.*

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración del Estado.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El informe versará sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

**Artículo 17.** *Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.*

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

**Sección 3.ª Planificación, proyectos y construcción**

**Artículo 18.** *Consideración urbanística de los puertos.*

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos

generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

- a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.
- b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.
- c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

**Artículo 19. Obras a realizar en el dominio público portuario.**

1. Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el número anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con los planes de utilización de los espacios portuarios.

3. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

4. En aquellos supuestos en que una obra pública portuaria, por su naturaleza y sus características, no sea susceptible de explotación económica por un concesionario, la Autoridad Portuaria podrá contratar la construcción y la conservación de la obra pública, pudiendo otorgar como contraprestación al contratista una concesión de dominio público portuario regulada en el título IV de esta ley.



A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial. En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgaría la correspondiente concesión.

Asimismo, se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio público, junto con la documentación técnica y económica que deba acompañarse a la misma, se presente al mismo tiempo que la oferta por el contrato de construcción y explotación de la obra, o de construcción y conservación.

A los efectos de seleccionar al contratista, el órgano de contratación valorará, conjuntamente, la oferta relacionada con la construcción y explotación de la obra, o sobre construcción y conservación, así como las obras o actuaciones que el licitador se proponga realizar sobre el dominio público así como el régimen de utilización que prevea para éste.

La ocupación del dominio público preciso para la ejecución de la obra pública portuaria no estará sujeta al canon de ocupación privativa del dominio público portuario.

**Artículo 20.** *Construcción de nuevos puertos.*

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el caso que se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

**Artículo 21.** *Ampliación o modificación de puertos.*

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el Plan Especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de infraestructuras. En estos casos se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

2. Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 131 de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria.

**Artículo 22.** *Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.*

1. La aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por la autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

3. En los puertos de competencia estatal corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras de las Autoridades Portuarias.

**Sección 4.ª Gestión del sistema portuario**

**Artículo 23.** *Gestión.*

En los términos establecidos en esta Ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado, la coordinación y control de eficacia del sistema portuario.

CAPÍTULO II

**Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias**

**Sección 1.ª Del Ente público Puertos del Estado**

**Artículo 24.** *Denominación y naturaleza.*

1. El ente de derecho público Puertos del Estado, creado por esta ley, constituye un Organismo público de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El organismo público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía

administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía econ económico-administrativa.

4. El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del Ente público podrá ser encomendada a los Abogados del Estado integrados en los Servicios Jurídicos del Estado, mediante convenio en el que se determinará la compensación económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

**Artículo 25. Competencias.**

A Puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta Ley.

b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.

d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.

**Artículo 26. Funciones.**

1. Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, a través de los planes de empresa que se acuerden con éstas, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento.

**(Párrafo segundo derogado)**

Cuando una Autoridad Portuaria considere necesario establecer unos objetivos con horizonte temporal superior a cuatro años, deberá formular un plan a tal fin que deberá ser acordado igualmente con Puertos del Estado.

b) Aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, derivada de los planes de empresa acordados con éstas, y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

c) Proponer, en su caso, para su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado, las aportaciones que pudieran asignarse en los mismos para inversiones en obras e infraestructuras de las Autoridades Portuarias.

d) Emitir informe vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3.000.000 de euros o que estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales.

e) Definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior y, cuando proceda, con los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas competentes para la protección de personas y bienes y para el mantenimiento de la seguridad ciudadana.

f) Ejercer el control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, en los planes de empresa definidos en la letra a) de este apartado.

g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles, cuyo objeto social debe estar ligado al desarrollo de actividades vinculadas a la explotación portuaria, y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurran los supuestos establecidos en el artículo 37.1.q), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros.

h) **(Derogada)**

i) **(Derogada)**

j) La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

k) Ostentar la representación de la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales, cuando no sea asumida por el Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.

l) Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas.

m) Elaborar y someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, previos los trámites establecidos en el artículo 106, el Reglamento General de Servicio y Policía de los puertos, e informar sobre la conformidad de las Ordenanzas portuarias al modelo de Ordenanzas incluido en dicho Reglamento.

n) Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento.

ñ) Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en el ámbito portuario.

o) Establecer recomendaciones en determinadas materias para la fijación de objetivos y líneas de actuación de los puertos de interés general, facilitando, asimismo, el intercambio de información entre éstos.

p) Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

2. En cumplimiento de estas funciones, Puertos del Estado elaborará anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que comprenderá el análisis de la gestión desarrollada en los puertos de interés general, y que remitirá al Ministerio de Fomento que lo elevará a las Cortes Generales. Las Autoridades Portuarias suministrarán a dicho ente público la información que les sea requerida.

Asimismo, como consecuencia de dicha información, Puertos del Estado podrá establecer directrices técnicas, económicas y financieras para el conjunto del sistema portuario.

#### **Artículo 27.** *Organos rectores.*

Los órganos de gobierno y administración de Puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

#### **Artículo 27 bis.** *Consejo Consultivo de Puertos del Estado.*

Como órgano de asistencia del ente público Puertos del Estado se creará un Consejo Consultivo que estará integrado por el Presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un representante de cada Autoridad Portuaria, que será su Presidente, quien podrá ser sustituido por la persona que designe el Consejo de Administración de la Autoridad

Portuaria de entre sus demás miembros, a propuesta del Presidente. Por el Ministerio de Fomento se aprobarán las normas relativas al funcionamiento de este Consejo.

**Artículo 28. Consejo Rector: Composición y funciones.**

1. El Consejo Rector estará integrado por el Presidente del Ente, que lo será del Consejo, y por un mínimo de doce y un máximo de quince miembros, designados por el Ministro de Fomento.

2. El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá a sus reuniones con voz, pero sin voto.

3. Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

4. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización del ente y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.

c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector, con sujeción a lo establecido en el apartado 6 de este artículo, su régimen económico y las funciones del Secretario del Consejo.

d) **(Derogada)**

e) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del organismo y su programa de actuación plurianual.

f) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del organismo público y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.

h) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.

i) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las Administraciones públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo Rector en su primera reunión.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

k) Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Fomento.

l) La aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos.

**5. (Derogado)**

6. Para que el Consejo Rector pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones el Presidente y el Secretario, y la mitad al menos de sus miembros. La representación de los miembros del Consejo sólo será válida si se confiere por escrito, para cada sesión del Consejo y en favor de otro miembro de éste o de su Presidente.

Los acuerdos del Consejo Rector serán adoptados por mayoría de votos de los presentes o representados en el Consejo, correspondiendo al Presidente dirimir los empates con su voto de calidad.

**Artículo 29. Presidente: Nombramiento y funciones.**

1. El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el ente público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente al ente público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos o contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector y dirigir sus deliberaciones.

c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al ente público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.

e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y programas de actuación, inversiones y financiación para su acuerdo previo y las cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo le delegue.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

3. El Presidente podrá delegar en los Consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

**Artículo 30.** *Régimen económico.*

**(Derogado)**

**Artículo 31.** *Régimen patrimonial.*

**(Derogado)**

**Artículo 32.** *Régimen presupuestario y de control.*

**(Derogado)**

**Artículo 33.** *Régimen tributario.*

**(Derogado)**

**Artículo 34.** *Régimen de personal.*

**(Derogado)**

### **Sección 2.ª De las Autoridades Portuarias**

**Artículo 35.** *Denominación y naturaleza.*

1. Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebren contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la Comunidad Autónoma, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración General del Estado ubicados en el territorio de una misma Comunidad Autónoma para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de los puertos gestionados.

5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por Orden del Ministerio de Fomento y previo informe de la Comunidad Autónoma, en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

6. La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento, oído el Ministerio de Administraciones Públicas y previo informe de la Comunidad Autónoma.

7. Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 24.4.

8. Los actos dictados por las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

### **Artículo 36. Competencias.**

A las Autoridades Portuarias le corresponden las siguientes competencias:

a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

### **Artículo 37. Funciones.**

1. Para el ejercicio de las competencias de gestión atribuidas por el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.

b) Gestionar los servicios comunes y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

c) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

d) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.

f) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

g) Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.1.a).

h) Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

i) Informar el proyecto de Reglamento general de servicio y policía de los puertos y elaborar y aprobar las correspondientes ordenanzas portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 106, así como velar por su cumplimiento.

j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la Normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la Normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.

m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

n) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

ñ) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

**o) (Derogada)**

p) Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores.

q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por 100 del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o



representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado.

r) **(Derogada)**

s) La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.

t) Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.

u) Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.

v) Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

2. Del ejercicio de las funciones en materia de planificación, proyecto y construcción de obras, gestión del dominio público mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la regulación y control del tráfico portuario, el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con aquél, las tarifas y su aplicación y la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario, las Autoridades Portuarias deberán suministrar a Puertos del Estado la información que les solicite.

**Artículo 38. Ambito territorial.**

El ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

**Artículo 39. Organos.**

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

a) De gobierno:

- Consejo de Administración.
- Presidente.

b) De gestión:

- Director técnico.

c) De asistencia:

- Consejo de Navegación y Puerto.

**Artículo 40. Consejo de Administración: Incompatibilidades y funciones.**

1. El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros:

a) El Presidente de la entidad, que lo será del Consejo.

b) Un miembro nato, que será el Capitán Marítimo.

c) Un número de vocales comprendido entre 10 y 13 excepto para las Islas Canarias y las Baleares en cuyo caso podrá llegar a 16 vocales, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.

2. La designación por las Comunidades Autónomas o las Ciudades de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:

La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por tres de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del ente público Puertos del Estado.

La Comunidad Autónoma estará representada, además de por el Presidente, por cuatro vocales.

En el caso de las Islas Canarias cada Cabildo tendrá un representante y en el de las Baleares cada Consell tendrá un representante.

Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por 100 del resto de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

El 66 por ciento del resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

La designación de los Vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el Presidente del ente público Puertos del Estado.

Los nombramientos de los Vocales del Consejo de Administración a que se refiere la letra c), tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

La separación de los Vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquellos representen.

3. El Consejo designará a propuesta del Presidente, un Secretario, que si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto. También formará parte del Consejo, con voz pero sin voto, el Director.

4. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria, salvo que ostente un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de entidades o corporaciones de Derecho público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

d) Los que se hallen incursos en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.

b) Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

c) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.

d) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del Secretario, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 6 de este artículo.

e) **(Derogada)**

f) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad, el plan de empresa acordado con Puertos del Estado y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para el adecuado funcionamiento de la entidad.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

i) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.

j) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

k) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.

l) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este ente público.

m) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

n) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.

ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como las tasas por prestación de servicios no comerciales.

o) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

p) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.

q) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

r) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

s) Aprobar las ordenanzas del puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 106 de esta Ley.

t) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 37 no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

**6. (Derogado)**

7. Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurren a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros y, en todo caso, el Presidente o Vicepresidente y el Secretario. La representación de los Vocales sólo podrá conferirse a otros miembros del Consejo por escrito y para cada sesión.

Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados. No obstante, para el nombramiento del Director así como para el ejercicio de las funciones a que se refieren las letras e), f) y g) del apartado 5 de este artículo, será necesario que los acuerdos se adopten por mayoría absoluta de los

miembros del Consejo de Administración. El Presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

**Artículo 41. Presidente: Nombramiento y funciones.**

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento será publicada en el correspondiente Diario Oficial y en el Boletín Oficial del Estado.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

2. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones.

La convocatoria podrá tener lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.

c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.

e) Presentar al Consejo de Administración el plan de empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos.

g) Ejercer las facultades que el Consejo de Administración le delegue.

h) Las demás facultades que le atribuye la presente Ley.

3. Corresponde al Presidente velar por el cumplimiento de las obligaciones que esta Ley atribuye a las Autoridades Portuarias ante Puertos del Estado, especialmente en relación a las disposiciones y actos cuya aprobación o informe corresponde a éste, así como la de suministrar al mismo toda la información de interés para el sistema portuario estatal.

**Artículo 42. Vicepresidente: Designación y funciones.**

1. El Consejo de Administración, a propuesta de su Presidente, nombrará, de entre sus miembros, un Vicepresidente, no pudiendo recaer este cargo ni en el Director ni en el Secretario.

2. El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

**Artículo 43. Director.**

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

2. Corresponde al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

**Artículo 44.** *Consejo de Navegación y Puerto.*

1. Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

a) Las Entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.

b) Las Corporaciones de Derecho Público y Entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.

c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

**Artículo 45.** *Régimen económico.*

**(Derogado)**

**Artículo 46.** *Fondo de contribución.*

**(Derogado)**

**Artículo 47.** *Fondo de Financiación y Solidaridad.*

**(Derogado)**

**Artículo 48.** *Medidas para garantizar el cobro de sus recursos.*

1. Las Autoridades Portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

**2.(Derogado)**

**Artículo 49.** *Régimen patrimonial.*

**(Derogado)**

**Artículo 50.** *Régimen presupuestario y de control.*

**(Derogado)**

**Artículo 51.** *Régimen tributario.*

**(Derogado)**

**Artículo 52.** *Régimen de personal.*

**(Derogado)**

## TÍTULO II

### De la gestión del dominio público portuario

#### CAPÍTULO I

#### Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios

##### **Sección 1.ª Disposiciones generales**

**Artículo 53.** *Contenido del dominio portuario estatal.*

**(Derogado)**

**Artículo 54.** *Utilización del dominio público portuario estatal.*

**(Derogado)**

**Artículo 55.** *Actividades, instalaciones y construcciones permitidas.*

**(Derogado)**

**Artículo 56.** *Solicitud de autorización o concesión.*

**(Derogado)**

##### **Sección 2.ª Autorizaciones**

**Artículo 57.** *Ambito de exigencia.*

**(Derogado)**

**Artículo 58.** *Extinción.*

**(Derogado)**

**Artículo 59.** *Actividades industriales, comerciales o de servicios al público.*

**(Derogado)**

**Artículo 60.** *Régimen de vertidos.*

**(Derogado)**

**Artículo 61.** *Recepción de residuos.*

**(Derogado)**

**Artículo 62.** *Obras de dragado.*

**(Derogado)**

##### **Sección 3.ª Concesiones**

**Artículo 63.** *Ambito de exigencia.*

**(Derogado)**

**Artículo 64.** *Actos de disposición o gravamen.*

(Derogado)

**Artículo 65.** *Rescate.*

(Derogado)

**Sección 4.ª La prestación de los servicios portuarios**

**Artículo 66.** *Concepto de servicios portuarios.*

(Derogado)

**Artículo 67.** *Régimen de prestación.*

(Derogado)

CAPÍTULO II

**Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios**

**Sección 1.ª Normas generales**

**Artículo 68.** *Objetivos a cubrir.*

(Derogado)

**Sección 2.ª Cánones**

**Artículo 69.** *Canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario.*

(Derogado)

**Artículo 69 bis.** *Canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales.*

(Derogado)

**Artículo 69 ter.** *Exenciones.*

(Derogado)

**Sección 3.ª De las tarifas por servicios portuarios**

**Artículo 70.** *Ambito y determinación.*

(Derogado)

**Artículo 71.** *Exenciones.*

(Derogado)

**Artículo 72.** *Tarifas de servicios de gestión indirecta.*

(Derogado)

**Artículo 73.** *Consignatario de buques.*

1. A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.

2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.

4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

TÍTULO III

**De la Marina Mercante**

CAPÍTULO I

**Objetivos**

**Artículo 74.** *Objetivos.*

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

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

CAPÍTULO II

**Explotación naviera y régimen de las navegaciones**

**Sección 1.ª Buques y Empresas navieras**

**Artículo 75.** *Registro de buques y Empresas navieras.*

1. El Registro de buques y Empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

- Los buques abanderados en España.



- Las Empresas navieras españolas.

2. A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se hará constar todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las Empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de buques y Empresas navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimoquinta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

**Artículo 76. Abanderamiento de buques.**

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

2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.

Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro especial de buques y empresas navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros Registros.

5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente.

**Artículo 77. Dotaciones de los buques.**

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. El Capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.

**Artículo 78. Responsabilidad civil.**

Las Empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deberán tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.

**Sección 2.ª Comercio exterior de buques**

**Artículo 79. Importación y exportación de buques.**

1. Las Empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.

2. Las Empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa naviera preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.

3. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Marítimas serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.

4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

5. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior.

**Sección 3.ª Navegación interior**

**Artículo 80. Régimen de la navegación interior.**

1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.

2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.

3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.

#### **Sección 4.ª Navegación de cabotaje**

##### **Artículo 81. Navegación de cabotaje.**

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.

2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 7.4 de esta ley se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo. El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.

3. A los efectos de esta Ley tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.

4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

#### **Sección 5.ª Navegación exterior y extranacional**

##### **Artículo 82. Navegación exterior y extranacional.**

1. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

2. El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

#### **Sección 6.ª Establecimiento de obligaciones de servicio público.**

##### **Artículo 83. Establecimiento de obligaciones de servicio público.**

1. La Administración competente podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones.

2. Asimismo, la Administración competente podrá establecer obligaciones específicas a las Empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional por motivos de salvamento, seguridad marítima,

lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las Empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

**Sección 7.ª Conferencias marítimas y consejos de usuarios**

**Artículo 84.** *Conferencias marítimas y consejos de usuarios.*

1. Se entiende por conferencia marítima un grupo constituido por dos o más Empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.

2. Las conferencias marítimas deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios.

Dichas conferencias estarán sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios, que pueda crear situaciones dominantes por parte de las Empresas integrados en las mismas.

3. Los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior podrán constituir organizaciones denominadas consejos de usuarios, con objeto de defender sus intereses, especialmente en lo referente a las condiciones tarifarias y de calidad y regularidad en que se prestan dichos servicios, y ofrecer a sus miembros un servicio de asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

**Artículo 85.** *Obligaciones de información y consulta.*

1. Las conferencias marítimas cuyos buques hagan escala en puertos españoles para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante, en el caso de serles requerido por ésta, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, las tarifas y demás condiciones de transporte.

2. En el supuesto de que se encuentren constituidas conferencias marítimas y consejos de usuarios, ambas organizaciones deberán efectuar consultas mutuas cada vez que fueran solicitadas por alguna de las partes con vistas a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos.

CAPÍTULO III

**Administración marítima**

**Sección 1.ª Administración Central**

**Artículo 86.** *Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 74, corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En especial, son competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes las siguientes:

1. Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los

extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

2. Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.

3. Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

4. El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

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

La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o bien a través de Entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

6. Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa, y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, 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.

7. La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras Autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.

8. El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.

9. El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

10. La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

a) Contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.

b) La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.

11. El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.

12. Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente Ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

**Artículo 87. *Del servicio público de salvamento.***

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, aprobará el Plan nacional de servicios Especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan nacional.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

- Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

- Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.

- Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Para la elaboración de los programas, la Administración del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

**(Párrafo tercero anulado)**

4. Se crea la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo como órgano de coordinación para facilitar la participación de las Administraciones Públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

**Sección 2.ª Administración periférica**

**Artículo 88. *Capitanía Marítima. Funciones.***

1. En aquellos puertos, o grupos de puertos, en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, existirá una Capitanía Marítima. Reglamentariamente, se establecerán

los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

2. En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinarán reglamentariamente.

3. El Capitán Marítimo, sin perjuicio de las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía Marítima, así como, entre otras, las siguientes funciones:

a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

Asimismo, el Capitán Marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos.

Igualmente, el Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.

d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.

e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

f) La dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos.

### **Sección 3.<sup>a</sup> Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima**

#### **Artículo 89. Naturaleza, denominación y objeto.**

1. Se crea, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con la denominación de Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, una Entidad de Derecho Público de las comprendidas en el apartado 1.b) del artículo 6. de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar.

2. Dicha Entidad ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que expresamente le sea de aplicación la Ley General Presupuestaria, y se regirá por lo dispuesto en dicha Ley y en las normas que la desarrollen, así como por lo previsto en la presente Sección.

3. La constitución efectiva de dicha Entidad tendrá lugar en la forma prevista en la disposición final primera, apartado uno de la presente Ley.

4. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes fijará las directrices de actuación de la Sociedad, aprobará el plan anual de objetivos, efectuará el seguimiento de su actividad y ejercerá, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

5. El titular del Departamento de adscripción ejercerá, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Entidad.

**Artículo 90.** *Objeto de la Sociedad estatal.*

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

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

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

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

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

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

**Artículo 91.** *Organos de gobierno y gestión de la Sociedad.*

1. Los órganos de gobierno de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas serán:

- a) El Consejo de Administración.
- b) El Presidente.

2. El órgano de gestión será el Director de la Sociedad.

**Artículo 92.** *El Consejo de Administración.*

1. El Consejo de Administración estará formado por el Presidente de la Sociedad, que lo será del Consejo, por el Director de la Sociedad y por un mínimo de ocho y máximo de quince miembros designados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponde al Consejo de Administración:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización de la Sociedad y sus modificaciones, así como las normas internas de funcionamiento de la misma.



c) Dictar las normas de funcionamiento del propio Consejo en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, nombramiento, separación y funciones del Secretario del Consejo, y régimen económico del mismo, en el marco de las disposiciones vigentes en materia de indemnizaciones por razón del servicio para esta clase de Sociedades estatales.

d) Aprobar la plantilla de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral y presupuestaria.

e) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Sociedad y del programa de actuación, inversiones y financiación, y elevarlos al titular del Departamento.

f) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, el plan anual de objetivos.

g) Aprobar el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la Entidad y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas en la cantidad que resulte precisa para el adecuado funcionamiento de la misma. El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.

h) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, las tarifas que se puedan facturar por la prestación de servicios relacionados con el objeto de la Sociedad.

i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que reglamentariamente se atribuyan al Consejo en razón de su importancia o materia.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos, y en concreto, autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que puedan convenir a la Sociedad, dentro de los límites fijados en las leyes anuales de presupuestos.

k) Acordar o proponer, en su caso, al Consejo de Ministros, de conformidad con el procedimiento establecido por la legislación aplicable al respecto, la constitución o participación en el capital de toda clase de Entidades que adopten la forma de Sociedades mercantiles y cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la Sociedad.

l) Aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de aprobación y firma de contratos del Presidente, y del personal directivo que así lo requiera.

m) Aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios de la Sociedad, así como aprobar los proyectos, o delegar su aprobación, en la cuantía que el Consejo determine.

**Artículo 93.** *El Presidente: Nombramiento y funciones.*

1. El Presidente de la Sociedad será el Director General de la Marina Mercante.

2. Al Presidente le corresponden las funciones siguientes:

a) Representar de modo permanente a la Entidad y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio o fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates con su voto de calidad.

c) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Entidad y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la Sociedad.

d) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

3. El Presidente podrá delegar determinadas funciones en los Consejeros y en el Director de la Sociedad.

**Artículo 94.** *El Director de la Sociedad: Nombramiento y funciones.*

1. El Director de la Sociedad será nombrado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes a propuesta del Consejo de Administración.

2. Corresponde al Director de la Sociedad el desempeño de las siguientes funciones:

a) Dirigir los servicios de la Sociedad y controlar el desarrollo de su actividad.

b) Dirigir y controlar los servicios marítimos encomendados por la Administración marítima bajo la dirección e instrucciones de ésta y prestarle apoyo técnico en el ejercicio de sus específicas competencias.

c) Presentar al Consejo de Administración el anteproyecto de presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación, el plan anual de objetivos y las cuentas anuales para su examen y posterior tramitación.

d) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

**Artículo 95. Régimen de personal.**

El personal de la Sociedad se regirá por las normas de Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

La selección de este personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo, mediante convocatoria pública.

**Artículo 96. Régimen presupuestario.**

1. La Sociedad elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contiene con respecto al que se halle en vigor, será remitido al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

2. La Entidad elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Al presupuesto de capital se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

3. Serán aprobadas por el Consejo de Administración las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía global de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

4. Las restantes variaciones de los presupuestos de explotación y de capital que no afecten a subvenciones de los Presupuestos Generales del Estado serán autorizadas:

a) Por el Ministro de Economía y Hacienda, cuando no excedan del 5 por 100 del respectivo presupuesto, y por el Gobierno en los demás casos siempre y cuando la Entidad reciba subvenciones de explotación o capital con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

b) Cuando no recibiere tales subvenciones, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requerirá la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

5. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico, serán presentados por el Director de la Sociedad al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

**Artículo 97. Régimen patrimonial y financiero.**

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

2. A la Entidad se le adscribirán, asimismo para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad actualmente adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad que se crea se financiará mediante:

a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.

b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.

c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Comunidad Económica Europea, de otras Administraciones Públicas, de Entes públicos, así como de particulares.

e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

f) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

**Artículo 98.** *Régimen de contratación.*

La contratación de la Sociedad se ajustará a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización de comportamientos en el sector público, establecidos en la disposición transitoria segunda del Reglamento General de Contratación del Estado, desarrollándose en régimen de Derecho Privado, sin perjuicio de las funciones de coordinación que, en materia de suministros informáticos, puedan corresponder a órganos de la Administración del Estado.

**Artículo 99.** *Contabilidad y régimen de control.*

1. La Sociedad queda sometida al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título VI del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

2. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de la Entidad se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.1 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

**Artículo 100.** *Transformación de la Sociedad «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».*

1. El Gobierno procederá, en un plazo de seis meses a partir de la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, a adoptar cuantas medidas sean necesarias para incorporar a su patrimonio propio la totalidad de las acciones representativas del capital social de «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».

2. Durante el tiempo que transcurra desde la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima hasta la incorporación a su patrimonio de las acciones de la Sociedad «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», ésta continuará funcionando con arreglo a las directrices e instrucciones que dicte la Dirección General de la Marina Mercante a través de los órganos de gobierno y gestión de la nueva Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

## CAPÍTULO IV

### De los Cuerpos de la Marina Civil

**Artículo 101.** *Cuerpos de Marina Civil.*

Se crea, adscrito al Ministerio de Fomento el siguiente Cuerpo de la Administración Civil del Estado: Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil, del grupo A a que se refiere el artículo 25 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto.

Para pertenecer al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil deberá poseerse algunas de las siguientes titulaciones: Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado en Radioelectrónica Naval, Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas de la Marina Mercante y Oficial Radioelectrónico de primera clase de la Marina Mercante.

Podrán integrarse en dicho Cuerpo, sin que, a tal efecto, sea necesaria la celebración de pruebas, aquellos funcionarios de carrera que así lo soliciten y que, poseyendo una de las titulaciones mencionadas, pertenezcan a Cuerpos o Escalas del Grupo A y presten sus servicios en la Administración Marítima o en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, o los hayan prestado durante un mínimo de dos años en los cinco inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la presente Ley.

La integración del personal laboral que posea alguna de las titulaciones mencionadas se efectuará de acuerdo con lo establecido en la Disposición Transitoria Novena de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

## CAPÍTULO V

### Del servicio de practicaaje

#### **Artículo 102.** *Definición y régimen de gestión.*

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a los Capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en esta Ley, en la reglamentación general que regule este servicio, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación.

2. Los Prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaaje deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.

3. **(derogado)**

4. **(derogado)**

5. **(derogado)**

6. Se considerarán aplicables a dicho servicio por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.

7. Las funciones encomendadas a las Autoridades Portuarias en los apartados anteriores de este artículo se ejercerán, en el caso de los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, por la Administración portuaria de la que dependan. Será de aplicación, en todo caso, lo dispuesto en el apartado 8 de este artículo.

8. Son competencias de la Administración marítima las siguientes:

a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practicaaje, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los Prácticos.

b) La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a Prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practicaaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

c) La determinación de las condiciones de formación permanente y de reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los Prácticos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y aptitud física, como requisitos para mantener su capacitación como Prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado.

d) La decisión sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practicaaje o sobre las condiciones

de su realización, en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la Autoridad Portuaria.

e) La suspensión cautelar de la habilitación del Práctico, por exigencias de seguridad en el servicio de practicaaje, a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo.

**Artículo 103.** *Régimen económico.*

**(Derogado)**

**Artículo 104.** *Responsabilidad.*

1. La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.

## CAPÍTULO VI

### Tasas por servicios de inspección y control

**Artículo 105.** *Ambito y régimen de exigencia.*

1. Las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación a que se refiere el apartado 5 del artículo 86 de la presente Ley y que sean precisos para la emisión, renovación o modificación de certificaciones que acrediten el cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones previstos en la legislación vigente, darán derecho a la percepción por la Administración marítima de tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias con arreglo a lo que se dispone en los apartados siguientes.

2. Constituye el hecho imponible de dichas tasas la prestación por la Administración de los servicios o actuaciones mencionados en el apartado anterior.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas, las personas naturales o jurídicas destinatarias de los correspondientes servicios o actuaciones administrativas.

4. La determinación de la cuantía de las tasas y sus correspondientes modificaciones se efectuará de acuerdo con las previsiones contenidas en la Ley 8/1989, de 13 de abril, sobre Tasas y Precios Públicos.

5. Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud o en el de la prestación del servicio cuando éste no sea a petición de parte.

6. El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro, pudiendo generar crédito para actividades objeto de las tasas.

7. Las tasas podrán ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo en la forma que reglamentariamente se determine.

## TÍTULO IV

### Régimen de policía

## CAPÍTULO I

### Reglamento de policía de los puertos del Estado

**Artículo 106.** *Reglamento de servicio y policía.*

1. El Organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del

Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones. El Reglamento incluirá como Anexo un modelo de Ordenanzas portuarias. Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento General y del modelo de Ordenanzas portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuando se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. El informe del Ministerio del Interior será vinculante respecto del ámbito de competencias del citado Ministerio.»

2. El modelo de ordenanzas recogerá las normas del Reglamento de aplicación general a todos los puertos, los puntos o materias que podrán ser regulados por la correspondiente Autoridad Portuaria, conforme a los criterios o principios que en él se concreten y aquellos otros de libre regulación por las mismas, sin perjuicio en defecto de ésta de la aplicación supletoria del Reglamento.

3. Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del puerto previa comprobación de su conformidad con el Reglamento General por parte del ente público Puertos del Estado.

4. Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada Puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el Boletín Oficial del Estado.

## CAPÍTULO II

### **Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación**

#### **Artículo 107.** *Hundimiento de buques.*

1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez rebotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo, o haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo establecido las cantidades devengadas por la remoción, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

Por remoción, a los efectos de esta Ley, debe entenderse la puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualquiera otros bienes hundidos con la finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino.

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración Marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3.º del Código de Comercio.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida para garantizar la actividad portuaria, la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en todo caso, a la Autoridad que decreta el embargo o retención.

6. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.

**Artículo 108.** *Operaciones de desguace.*

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del Capitán Marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

**Artículo 109.** *Protección de la navegación libre.*

En caso de que uno o varios buques impidiese o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo Capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

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

**Artículo 110.** *Situación de peligro a bordo.*

Los Capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

**Artículo 111.** *Prevención de actividades ilícitas y tráfico prohibidos.*

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

**Artículo 112.** *Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino.*

En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

CAPÍTULO III

**Infracciones**

**Artículo 113.** *Concepto y clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta Ley.

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



**Artículo 114. Infracciones leves.**

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

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

a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento de servicio y policía del puerto.

b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.

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

d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.

e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.

f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.

h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.

i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

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

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos de las cláusulas de los contratos de prestación indirecta de los servicios portuarios o de los pliegos de condiciones generales que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente Ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los reglamentos de servicio y policía del puerto, del Reglamento General de Practicajes y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima.

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

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

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

- a) La falta de presentación por parte del Capitán o de la persona que deba hacerlo de la documentación exigida.
- b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.
- c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.
- d) **(Derogada)**
- e) **(Derogada)**
- f) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino.

- a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los reglamentos de policía de puertos o de otras aguas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
- b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.
- c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

**Artículo 115. Infracciones graves.**

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

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

- a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
- b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona II, exterior de las aguas portuarias.
- c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica, así como el incumplimiento de la obligación legal o en su caso del compromiso, relativo a la contratación de determinado porcentaje de trabajadores en régimen laboral común.
- d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
- e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima o al personal de las sociedades estatales de estiba y desestiba, con objeto de captar su voluntad en beneficio del sobornador, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades o sociedades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
- f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
- g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
- h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas.

- a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.

c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.

d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

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

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

m) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

n) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.

ñ) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

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

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

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

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de buques y empresas navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.

q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

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

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

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir

las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

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

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

**Artículo 116. Infracciones muy graves.**

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los artículos 114 y 115 anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores al millón de pesetas, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

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

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

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

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta Ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2. Infracciones contra la seguridad marítima.

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

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) **(Derogada)**

f) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

g) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la presente Ley.

h) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

i) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

j) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

k) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

l) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

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

a) **(Derogada)**

b) **(Derogada)**

c) **(Derogada)**

d) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente Ley.

e) El incumplimiento de las normas sobre Registro de buques y empresas navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

f) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 109, 110, 111 y 112 de la presente Ley.

g) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente Ley.

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

i) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

j) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente Ley, sobre coordinación de los puertos del Estado y de la marina mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

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

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

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la

medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

- a) Prestación de servicios portuarios básicos sin el debido título habilitante.
- b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.
- c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.
- d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

**Artículo 117. Prescripción.**

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

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

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

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

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

**Artículo 118. Responsables.**

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

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o título administrativo, el titular de éste.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el Capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular del contrato de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la Empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 114.1, g), las Entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 114.1, h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 115.1, d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 115.1, e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario básico o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de marina civil:

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

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

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

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad. Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

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

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

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

## CAPÍTULO IV

### Sanciones y otras medidas

#### **Sección 1.ª Disposiciones Generales**

##### **Artículo 119. Principios generales.**

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente Ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.



3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. En los casos en que esta Ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador cuando éste hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.

### **Sección 2.<sup>a</sup> Sanciones aplicables**

#### **Artículo 120. Multas y sanciones accesorias.**

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.101,21 euros.

2. En el caso de infracción grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: En los supuestos del artículo 115, 1), b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120.202,42 euros; en los supuestos del artículo 115, 1), a) y d), multa de hasta 300.506,05 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180.303,63 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120.202,42 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601.012,10 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 602.000 euros.

3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él: En los supuestos del artículo 116, 1), c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.

En el resto de los supuestos, multa de hasta 601.012,10 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901.518,16 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300.506,05 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005.060,52 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 3.005.000 euros.

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la

situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.

7. En el supuesto del artículo 116, 2), b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.

8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, producidas en el ejercicio de las actividades a que se refiere el artículo 54 de la presente Ley, se podrá declarar por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.º Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.

2.º Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.

3.º Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.

10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a un año.

b) Infracciones muy graves: Suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.

#### **Artículo 121. Medidas no sancionadoras.**

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

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.

d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.

e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.

2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, en los casos siguientes:

En los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la declaración se presente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

**Artículo 122. Criterios de graduación.**

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

**Artículo 123. Competencia.**

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley corresponderá:

a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y al Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, para los supuestos de infracciones graves tipificados en esta Ley.

d) Al Ministro de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía inferior a doscientos millones.

e) Al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a la señalada en el apartado anterior del presente artículo.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

**Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios**

**Artículo 124.** *Indemnización por daños y perjuicios.*

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

- a) Coste teórico de la restitución y reposición.
- b) Valor de los bienes dañados.
- c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

CAPÍTULO V

**Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares**

**Artículo 125.** *Procedimiento.*

1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente Ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley de Procedimiento Administrativo.

**Artículo 126.** *Medidas para garantizar el cobro.*

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley de Procedimiento Administrativo y en la Legislación de Costas.

**Artículo 127.** *Obligaciones de consignación de los hechos producidos.*

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las

contempladas en esta Ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

**Artículo 128. Retención de buques.**

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 118.2, d) de la presente Ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

**Disposición adicional primera. Zona de servicio.**

En tanto no se proceda a la delimitación prevista en el artículo 15.1, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

**Disposición adicional segunda. Zona contigua.**

En la zona contigua definida en el artículo 7.1 de la presente Ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.
- b) Sancionar dichas infracciones.

**Disposición adicional tercera. Capitanías y Capitanes de Puerto.**

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las referencias que la legislación anterior hace a las Capitanías de Puerto o a los Capitanes de Puerto, deberán entenderse hechas a las Capitanías Marítimas o Capitanes Marítimos a que se refiere el artículo 88.

**Disposición adicional cuarta. Colaboración interministerial.**

1. Los Departamentos de la Administración del Estado y los demás Organismos de las Administraciones Públicas podrán recabar la colaboración de los servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes cuando necesidades de interés general así lo requieran.

Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá recabar la colaboración de los servicios adscritos a los referidos Departamentos u Organismos que realicen funciones en el ámbito portuario o marítimo, siempre que concurren necesidades de interés general.

2. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá solicitar del Ministerio del Interior la colaboración de sus servicios marítimos cuando así lo requieran necesidades de interés general en el ámbito de la marina civil, de la seguridad de personas o cosas, o del transporte marítimo.

**Disposición adicional quinta.** *Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo.*

1. De conformidad con lo establecido en la Legislación reguladora de la Defensa Nacional, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es el órgano de la Administración del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos, en el dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal y en el sector de la marina mercante, bajo la coordinación del Ministro de Defensa.

2. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos o actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del Departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración del Estado y en el de la Marina Mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funciones en los que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización. A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la Marina Mercante sean precisos.

3. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

- El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.

- Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

- Disponer que toda Empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.

- La notificación por las Empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con Empresas extranjeras.

- La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquella cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

4. Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.

**Disposición adicional sexta.** *Transformación de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos.*

Uno. Los Organismos Autónomos Juntas de Puerto y las Entidades públicas Puertos Autónomos existentes a la entrada en vigor de la presente Ley se transforman en Autoridades Portuarias de las previstas en el artículo 35 de esta Ley, de acuerdo con lo establecido en la disposición final primera. Su denominación será «Autoridad Portuaria de» seguida del nombre del puerto correspondiente.

Dos. Las nuevas Entidades públicas sucederán a las actuales Juntas de Puerto y Puertos Autónomos en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogadas en su misma posición en las relaciones jurídicas de las que aquéllos fueran parte.

Los bienes de dominio público afectos a los Organismos y Entidades que se transforman, así como los incluidos en las zonas I y II a que hace referencia la disposición adicional primera, se adscriben a las correspondientes Autoridades Portuarias, conservando su calificación jurídica originaria.

Tres. La participación en el capital de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques que en la actualidad corresponde a la Administración del Estado se transfiere al patrimonio de cada una de las Autoridades Portuarias que tengan encomendada la gestión del puerto en cuya localidad tengan las Sociedades su domicilio social.

Cuatro. 1) Los funcionarios destinados en las Juntas de Puerto, en los servicios periféricos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y en los Puertos Autónomos podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Incorporarse como personal laboral a las Entidades que se crean, que respectivamente asuman las competencias que vienen desarrollando, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3, a), de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicio acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad, a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o escala.

2) El personal laboral de los Organismos y Entidades antes mencionados se incorporará con dicha condición a las Autoridades Portuarias correspondientes.

3) La incorporación como personal laboral de las Autoridades Portuarias, resultante de la aplicación de lo dispuesto en los números anteriores, se efectuará con respeto de sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

Cinco. Se declara a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

Seis. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, y los terrenos afectados al servicio de las mismas, se adscribirán a las Autoridades Portuarias que se determine por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

**Disposición adicional séptima.** *Transformación de la Dirección General de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.*

Uno. La Dirección General de Puertos quedará suprimida en el momento de la entrada en funcionamiento, prevista en la disposición final primera, de Puertos del Estado, en el que se integrarán, asimismo, los servicios centrales del Organismo Autónomo de carácter comercial Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, que se extinguirá en la misma fecha.

Dos. El nuevo Ente público sucederá al Organismo Autónomo que se extingue en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogado en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte.

Tres. 1. Los funcionarios destinados en la Dirección General de Puertos y en los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Integrarse como personal laboral de Puertos del Estado, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3, a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicios acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario, en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o escala.

2. El personal con contrato laboral con la Dirección General de Puertos, incluso el del Programa de Clima Marítimo y Banco de Datos Oceanográficos, y el personal laboral de los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, se integrará como personal de Puertos del Estado.

3. La integración como personal laboral de Puertos del Estado, resultante de la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores, se efectuará con respecto de sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

**Disposición adicional octava.** *Mantenimiento de la titularidad de las Comunidades Autónomas en materia portuaria.*

Sin perjuicio de la posibilidad de aplicación en el futuro de lo establecido en sus artículos 4, 5.2 y 5.3, la entrada en vigor de la presente Ley no afectará a la titularidad de las Comunidades Autónomas sobre todos aquellos puertos o instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Decretos de transferencia o en las actas de adscripción del dominio público marítimo-terrestre suscritas por la Administración del Estado y la correspondiente Comunidad Autónoma.

**Disposición adicional novena.** *Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos.*

Lo dispuesto en la presente Ley no excluye la aplicación de la legislación sobre investigación, explotación y explotación de hidrocarburos, en lo que se refiere a las actividades que se desarrollen desde plataformas o instalaciones que ocupen dominio público portuario.

**Disposición adicional décima.** *Obligaciones de información.*

1. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes facilitará al Ministerio para las Administraciones Públicas, dentro del primer trimestre de cada año y referida a 31 de diciembre del año anterior, la siguiente información relativa al sistema portuario:

a) Las auditorías y controles de gestión realizados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a Puertos del Estado, a las distintas Autoridades Portuarias y a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, durante el año que acaba en la fecha de referencia.

b) Las estructuras orgánicas básicas, con expresión de los distintos niveles directivos, de cada entidad portuaria.

c) Las plantillas de personal laboral de todas las Entidades anteriores, incluyendo categorías profesionales y niveles de retribución anuales.

2. Hasta que finalice el proceso de incorporación del personal funcionario que pueda optar por su vinculación laboral con las Autoridades Portuarias, con Puertos del Estado o con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas, existirá un Comité de Seguimiento de esta operación constituido por representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Comisión Interministerial de Retribuciones, al que se suministrará con carácter previo y de modo regular información puntual sobre los criterios que, en materia retributiva, deban presidir el citado proceso, y sobre su desarrollo y consecuencias.



**Disposición adicional undécima.**

**(Derogada)**

**Disposición adicional duodécima.**

**(Derogada)**

**Disposición adicional duodécima bis.**

En el seno de la Comisión Mixta creada por el artículo 14 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, existirá una subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos, a la que corresponderá el análisis, propuesta a la Comisión Mixta y seguimiento de todo lo relativo al transporte aéreo y marítimo de personas y mercancías, al objeto de garantizar el óptimo desarrollo de las medidas que en esta materia se contienen en las normas reguladoras del régimen económico y fiscal de las islas Canarias.

**Disposición adicional duodécima ter.**

Las obras de infraestructura y las instalaciones de telecomunicación portuaria se considerarán de interés general, a los efectos de lo previsto en el artículo 95 de la Ley 20/1991, de 7 de junio.

**Disposición adicional duodécima quáter.**

En Canarias y Baleares se deberá garantizar la representación de los Cabildos y Consejos Insulares en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, dentro del porcentaje de representación que corresponda a las respectivas Comunidades Autónomas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 40.2 de esta Ley.

**Disposición adicional decimotercera. *Régimen de estiba y desestiba de buque.***

1. Se añade un párrafo nuevo, como párrafo final, al artículo 9º del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, del servicio público de estiba y desestiba de buques, con la siguiente redacción:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo primero, los trabajadores de las Sociedades estatales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir las vacantes que se convoquen, tendrán preferencia por orden de antigüedad, paara cubrir las ofertas de empleo que se produzcan en cualquiera de las Sociedades estatales, sobre los trabajadores que figuren inscritos en el Registro especial de trabajadores Portuarios del Instituto Nacional de Empleo correspondiente el puerto donde se haya producido la oferta de empleo.»

2. Se añade un nuevo párrafo, como párrafo 3º, al artículo 12 del citado Real Decreto-ley, con la siguiente redacción:

«Se exceptúa el supuesto de los puertos que determine Puertos del Estado, en los que la Sociedad estatal correspondiente deberá trasladar la oferta de trabajo no cubierta a la Sociedad estatal de otro puerto próximo. En este caso, los trabajadores deberán aceptar las ofertas de trabajo en las condiciones laborales establecidas en el puerto donde la oferta se produce. La compensación por gastos de desplazamiento se producirá en los términos que se fijen mediante negociación colectiva.

Sólo cuando la segunda Sociedad estatal no pudiese proporcionar los trabajadores solicitados, podrá contratarse a los inscritos en el citado Registro especial.»

3. El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio público de estiba, en cada puerto, y su repercusión negativa sobre

cada uno de los sectores económicos afectados por dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en el Real Decreto-ley 2/1986, mientras se mantengan las circunstancias y condiciones que justificaron dicha suspensión, con objeto de garantizar una adecuada ordenación de la actividad económica en el sector afectado.

**Disposición adicional decimocuarta.**

Los funcionarios que resulten afectados por la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima podrán ejercer su facultad de opción en los plazos y condiciones previstos en la disposición adicional sexta, apartado cuatro, párrafo 1, letras a) y b).

El personal laboral afectado se incorporará a la citada Sociedad en los términos previstos en el apartado cuatro, párrafos 2 y 3, de la mencionada disposición adicional sexta.

**Disposición adicional decimoquinta.** *Registro especial de buques y empresas navieras.*

Uno. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

1. Se crea un Registro especial de buques y empresas navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las Empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.

2. El Registro especial de buques y empresas navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. El Registro especial de buques y empresas navieras es un Registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.

Dos. Gestión y administración del Registro.

1. La gestión y administración del Registro especial de buques y empresas navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

2. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

Tres. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

1. La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras.

2. La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro especial será otorgada por el Ministro de Obras Públicas y Transportes y expedida por el Director general de la Marina Mercante.

3. Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los Capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. A las Empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

Cuatro. Requisitos de inscripción de las Empresas navieras y de los buques.

1. Podrán solicitar su inscripción en el Registro especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

También podrán solicitar su inscripción en el Registro especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere el apartado Cuatro.2.a), aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

2. Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

a) Tipo de buques: todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción.

Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil si pertenecieran al sector privado.

b) Tamaño mínimo: 100 GT.

c) Título de posesión: las empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan ; o bien tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

Cinco. Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las Empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

Seis. De las dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El Capitán y el primer Oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración Marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

b) Composición mínima: A instancia de la Empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo del buque, de su

grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España. A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivadas de una adecuada cualificación de las mismas.

Siete. Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

Ocho. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

#### **Disposición adicional decimosexta. Tasas.**

1. Las actuaciones de los Registros de buques y Empresas navieras regulados en el artículo 75 y en la disposición adicional decimoquinta de la presente Ley darán lugar a la percepción de las siguientes tasas:

- a) Tasa de inscripción.
- b) Tasa de baja.
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias.

Estas tasas se regirán por la presente Ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en el artículo 9 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas a que se refiere el apartado anterior, respectivamente, la inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en los Registros.

3. El devengo de la tasa se producirá:

- a) En el caso de las tasas de inscripción o baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los Registros.
- b) En el caso de actuaciones administrativas intermedias, en el momento de la solicitud del servicio.

4. Serán sujetos pasivos todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

5. Las cuantías exigibles serán las siguientes:

- a) Tasa de inscripción: 0,15 euros por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 euros.
- b) Tasa de baja: 0,15 euros por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 euros.
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias:

Tarifa primera. Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento: 15 euros.

Tarifa segunda. Certificaciones a instancia de parte. Copia de hojas de asiento, por cada una: 6 euros.

Tarifa tercera. Copia simple del contenido de los expedientes: 15 euros.

6. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación de 20 de diciembre de 1990.

7. La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

8. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento.

**Disposición adicional decimosexta bis.** *Tasa por la emisión/renovación de la "Libreta Marítima".*

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de expedición o renovación de la "Libreta Marítima", necesaria para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 40 .

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

**Disposición adicional decimosexta ter.** *Tasa por la Emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.*

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 120 .

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

**Disposición adicional decimosexta quáter.** *Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.*

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 120 .

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

**Disposición adicional decimosexta quinquies.** *Tasa por la emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.*

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de Emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 18 .

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

**Disposición adicional decimoséptima.**

Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos, a que se refiere el apartado 6 del artículo 3 de esta Ley, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpen la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del ente público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento. Una vez acordada la segregación se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de esta Ley.

**Disposición adicional decimoctava.**

Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 62 de esta Ley. Asimismo, corresponderá a las Comunidades Autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía.

**Disposición adicional decimonovena.**

Corresponderá a las Comunidades Autónomas que así lo hubieran asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral.

**Disposición adicional vigésima.**

Las competencias que corresponden a las Comunidades Autónomas a que se refieren las dos disposiciones adicionales anteriores comprenderán el ejercicio de la potestad sancionadora.

**Disposición adicional vigésimoprimera.**

Las Autoridades Portuarias, de conformidad con lo dispuesto en esta ley, adjudicarán un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro del dominio público portuario, en los términos y de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se

determinen; dichos criterios tendrán en cuenta, entre otras circunstancias, la intensidad del tráfico, el volumen de operaciones comerciales, la superficie ocupada por cada puerto, su situación estratégica, la distancia a otros puertos, las condiciones de seguridad, la incidencia de las operaciones de avituallamiento de combustibles en el tráfico de buques y, en general, las que puedan afectar a la seguridad en el suministro y al buen desarrollo del tráfico y de las operaciones portuarias.

En todo caso, las instalaciones de avituallamiento de combustibles deberán cumplir los requisitos técnicos exigibles, así como las condiciones de seguridad para las personas y las cosas, debiendo el titular de la concesión obtener las licencias, permisos y autorizaciones conforme a la legislación vigente.

**Disposición adicional vigésimosegunda.** *Del pago de las tarifas.*

**(Derogada)**

**Disposición adicional vigésimotercera.**

La lámina de agua ocupada por artefactos flotantes tales como bateas, mejilloneras, viveros flotantes u otras instalaciones destinadas a actividades de acuicultura, será objeto de autorización o concesión, según proceda, y devengará los correspondientes cánones, de conformidad con lo previsto en esta Ley.

La Autoridad Portuaria comunicará a los titulares de los artefactos flotantes que ocupen espacios de dominio público portuario sin título habilitante, la obligación de solicitar el otorgamiento del correspondiente título de ocupación en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley.

**Disposición adicional vigésimocuarta.** *Tasa portuaria de seguridad al pasaje.*

**(Derogada)**

**Disposición adicional vigésimo quinta.** *Lugares de refugio.*

El Director General de la Marina Mercante es la Autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, entendiéndose por tales aquellos que, por su propia situación o por circunstancias externas, se encuentren en peligro de naufragar o que, en general, supongan una amenaza para la navegación y/o la integridad del medio ambiente marino.

El citado órgano directivo, que podrá recabar asesoramiento de un Comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, cualesquiera medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

- Eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques.
- Salvaguardar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
- Prevenir y/o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Lo dispuesto en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de la normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas en la mar.

El Director General de la Marina Mercante, adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio, pudiendo imponerla, si considera que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino. De no ser así se denegará o condicionará dicha acogida a la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más adecuada para la seguridad e integridad de las personas, de los buques, del tráfico marítimo y del medio ambiente marino.

Sin embargo, no podrá condicionar dicha acogida a la existencia de un seguro o a la prestación de una garantía por parte del propietario, operador o cargador del buque para indemnizar los posibles daños que el buque pueda ocasionar.

A tal efecto, la Administración Marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

El contenido de dichos planes se determinará reglamentariamente y en su elaboración y ejecución participará el Director General de la Marina Mercante.

La información que se facilite a los Estados Miembros de la Unión Europea que por ser vecinos puedan resultar afectados por las consecuencias de las decisiones que se adopten, así como a las partes implicadas en los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, estará sometida a la obligación de confidencialidad.

**Disposición adicional vigésimo sexta.** *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).*

La CIAIM es un órgano colegiado, adscrito al Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

La CIAIM goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.

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

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

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

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

Se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa.

No puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.

La Comisión estará compuesta por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y un número de Vocales que se determinará reglamentariamente.

Asimismo, formarán parte de la CIAIM investigadores propios o adscritos, todos ellos con conocimientos especializados en los hechos a investigar.

Los investigadores, que actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones, tendrán la condición de autoridad pública y las siguientes atribuciones:

Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva;

Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis;

Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el párrafo anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos;

Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información;

Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos;

Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas;

Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad;

Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en España;



Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, de los prácticos o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAIM, así como por los integrantes de los equipos de investigación, en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

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

Quando sea requerida por los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

Quando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución.

En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre esta materia.

En los supuestos en que el Pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente e incidente grave.

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

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

La totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad;

Documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;

La información en relación con las personas implicadas en el accidente o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.

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

Salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de video electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente;

Evitar la sobregrabación y otro tipo de alteración de dicha información;

Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente;

Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

La CIAIM publicará un informe, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, que estará a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

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

Reglamentariamente se desarrollarán los aspectos necesarios para el mejor cumplimiento de esta disposición adicional.

**Disposición adicional vigésimo séptima.** *Obligaciones por causa de utilidad pública o interés social.*

La Administración Marítima, en aplicación del artículo 83 de esta Ley, podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos, a la intercambiabilidad de billetes y sujeción de horarios establecidos.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

**Disposición transitoria primera.** *Régimen económico de prestación de servicios y ocupación de bienes.*

1. Las autoridades portuarias percibirán por los servicios portuarios que presten las contraprestaciones que los Organismos o Entidades cuyas funciones asumen vinieran percibiendo a la entrada en vigor de esta Ley. Estas contraprestaciones mantendrán su estructura, cuantía y elementos sustanciales hasta su sustitución por el régimen previsto en la misma. Sin perjuicio de ello, las citadas contraprestaciones tendrán la condición de precios privados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

2. Los cánones por ocupación del dominio público se considerarán ingresos propios de la respectiva autoridad portuaria.

**Disposición transitoria segunda.** *Prácticos de puerto.*

Uno. 1. Los prácticos de puerto que hayan accedido al puesto de trabajo por concurso o concurso-oposición y estén prestando sus servicios como prácticos en puertos de competencia estatal a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán prestándolos como prácticos del puerto correspondiente, integrados en las actuales Corporaciones de prácticos o, en su caso, en las Entidades que sustituyan a éstas en sus actuales funciones, conservando todos los derechos adquiridos que les confiere la regulación del servicio vigente con anterioridad a la aprobación de la presente Ley.

Las Corporaciones de prácticos no tendrán el carácter de Corporación de Derecho Público.

2. Por la Administración portuaria se podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar una adecuada prestación del servicio en los puertos donde el volumen del servicio de practica sea insuficiente, bien a través de la agrupación de estos servicios con los de otros puertos, manteniendo el régimen de gestión indirecta existente, o bien, excepcionalmente, mediante la aplicación del sistema de gestión directa, previo informe de la organización que en el ámbito estatal ostente la representación de los prácticos.

En este último caso y una vez notificada la decisión de la autoridad portuaria de prestar directamente el servicio de practica, dichos prácticos se integrarán como personal laboral en la autoridad portuaria del puerto en el que presten sus servicios, sin perjuicio de que puedan acceder, con carácter preferente, a una plaza de práctico en otro puerto, previa superación de las pruebas oportunas y sin perder la condición a que se refiere el apartado uno, número 1, de esta disposición transitoria. Este régimen de acceso preferente tendrá un límite temporal de cinco años.

La integración como personal laboral se realizará con reconocimiento de su antigüedad, de acuerdo con la clasificación profesional de titulado que le correspondiera, y con su capacidad, y con independencia de las funciones que anteriormente viniera desempeñando.

El personal laboral de las Corporaciones de prácticos, en el supuesto considerado en los párrafos anteriores, se integrará en la plantilla laboral de la correspondiente autoridad portuaria, subrogándose ésta en los derechos y obligaciones laborales de la citada Corporación, y en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte, sucediéndola en la titularidad de los bienes, derechos y obligaciones afectados directamente al servicio del practica.

El valor neto del patrimonio integrado, determinado con arreglo a los criterios de valoración de la Ley de Expropiación Forzosa, será abonado a los miembros de la Corporación que formasen parte de la misma en el momento de su extinción, en la forma dispuesta en sus normas constitutivas o, en su defecto, por partes iguales.

La citada integración producirá la extinción de la Corporación correspondiente.

El personal anteriormente referido se integrará conservando todos los derechos adquiridos con anterioridad, reconociéndoseles la antigüedad que tuvieran en su relación laboral con la Corporación de prácticos respectiva.

3. El servicio de practica se prestará, mientras no se modifique o sustituya, con sujeción al régimen y obligaciones establecido en el Reglamento General de Practicajes, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958, en cuanto no se oponga a lo previsto en la presente Ley.

Dos. 1. Las Autoridades Portuarias, mientras no existan prácticos con las condiciones a las que se refiere el número 1 del apartado anterior, deberán contratar los servicios de practica con las respectivas Corporaciones de prácticos o, en su caso, con las Entidades que las sustituyan.

2. Dichas Corporaciones incorporarán a los nuevos prácticos que sean necesarios para que el servicio se preste en las condiciones exigidas por la autoridad portuaria, por el pliego de condiciones generales correspondiente, y por el Reglamento General de Practicajes.

Los nuevos prácticos que se incorporen a las Corporaciones de prácticos o Entidades que las sustituyan, deberán estar debidamente habilitados por la Administración Marítima, de acuerdo con lo previsto en el artículo 102 de la presente Ley, y se integrarán en las mismas con idénticos derechos y obligaciones, excepto los que deriven del régimen de ejercicio de la profesión vigente hasta el momento de entrada en vigor de esta Ley.

3. Mientras dure el período transitorio, definido por la existencia en un puerto de prácticos que tengan la condición a la que se refiere el apartado uno, número 1, de esta disposición transitoria, el nombramiento de nuevos prácticos para ocupar las vacantes existentes en cada puerto corresponderá a la Autoridad Portuaria, con la participación de la Administración Marítima y de la Corporación de prácticos o Entidad que la sustituya, en la que han de integrarse estos.

#### 4. (Derogado)

5. No obstante, lo señalado en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria, a propuesta de la Corporación de prácticos o de la Autoridad Marítima en el ámbito de sus competencias, podrá sancionar a los prácticos integrados en dicha Corporación por incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio establecidas por la Autoridad Portuaria y recogidas en los pliegos o reglamentos correspondientes, de acuerdo con lo previsto en el Título IV de la presente Ley.

6. En el caso de incumplimiento muy grave en el servicio de practica de las obligaciones establecidas en la reglamentación general a la que deba ajustarse, de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales para la prestación del servicio o en el contrato correspondiente, así como en los supuestos de sanciones firmes como consecuencia de la comisión de infracciones definidas en el artículo 116 de la Ley, la Autoridad Portuaria podrá declarar la rescisión del contrato, sin derecho a indemnización, previa autorización de Puertos del Estado, oídos el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que, en su caso, ostente, en el ámbito estatal, la representación profesional de los prácticos.

7. Rescindido el contrato de prestación del servicio de practica con la Corporación, los prácticos integrados en ella que a la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando sus servicios en el puerto correspondiente y hubiesen seguido prestándolos sin discontinuidad hasta el momento de la rescisión, se integrarán en la nueva Entidad que resultase adjudicataria del contrato de prestación de servicios.

Los prácticos no incluidos en el caso anterior mantendrán su habilitación para ejercer las funciones de practica, pudiendo integrarse, en su caso, en la nueva Entidad que resulte adjudicataria del contrato de prestación de este servicio.

8. En el supuesto que prevé el artículo 102, apartado 4, de la presente Ley, los prácticos que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando servicio en el puerto y lo hubiesen seguido prestando ininterrumpidamente hasta el momento del pase a la gestión

directa, se integrarán como personal laboral en la Autoridad Portuaria, en las condiciones que para los prácticos se establecen en el apartado uno, número 2.

9. Será, asimismo, de aplicación a los prácticos que presten sus servicios en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas a la entrada en vigor de esta Ley lo establecido en el apartado dos, número 2, párrafo segundo, en relación con la necesaria habilitación de la Administración Marítima, y en los apartados tres y cuatro de la presente disposición.

Tres. Desde la entrada en vigor de esta Ley, la jubilación forzosa de los Prácticos de puerto se producirá al cumplir la edad de jubilación que corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

En el caso de producirse la integración de los prácticos en la autoridad portuaria como personal laboral, la jubilación forzosa será para estos trabajadores aquella en que cumplan la edad de jubilación que les corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

Esta jubilación forzosa sólo podrá tener lugar si el trabajador hubiese completado los períodos de carencia necesarios para percibir la correspondiente pensión de jubilación.

Lo previsto en este apartado será de aplicación a todo el personal que preste servicios de practica por tiempo indefinido en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.

Cuatro. El personal que se incorpore al servicio de practica a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, en el caso de que desarrolle su actividad como trabajador por cuenta ajena, se integrará en el régimen general de la Seguridad Social.

El personal que trabaje por cuenta propia se integrará en el régimen especial de trabajadores autónomos.

Cinco. Se declara a extinguir la actual condición y régimen de ejercicio de la función de prácticos vigente hasta la entrada en vigor de la presente Ley.

Seis. A partir del momento de la aplicación del sistema tarifario a que se refiere el artículo 103 de esta Ley, queda sin vigor la tasa parafiscal denominada «Sexto de Practica».

**Disposición transitoria tercera. Sociedades estatales de estiba y desestiba.**

Uno. En tanto no finalice el proceso de adopción de los correspondientes planes de empleo de las Sociedades estatales de estiba y desestiba, previstas en el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, el seguimiento y la coordinación de la política en esta materia se llevará a cabo de acuerdo con el procedimiento y regulación vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley.

Dos. 1. La primera designación de los representantes del capital del Estado en las Sociedades estatales de estiba y desestiba que no se hubieren constituido a la entrada en vigor de la presente Ley, se realizará de acuerdo con el procedimiento establecido en la disposición adicional primera del citado Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo.

2. En todo caso, el plazo para la constitución de las mencionadas Sociedades estatales y la designación de los representantes del capital del Estado de acuerdo con lo establecido en el número anterior será de dos años a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Tres. El plazo para la aplicación de las medidas previstas en la disposición transitoria tercera del citado Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, tendentes a la adecuación de las plantillas operativas en las Sociedades estatales, se extenderá a un período de diez años y se computará, para cada una de ellas, a partir del momento de su constitución.

**Disposición transitoria cuarta. Autorizaciones y concesiones.**

Uno. Sin perjuicio de su posible modificación cuando se den los supuestos legalmente previstos, las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario y las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente Ley seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron hasta que transcurra el plazo por el que fueron otorgadas, con excepción de los cánones aplicables, que se adaptarán a lo prevenido en esta Ley y disposiciones que la desarrollen.

Dos.1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones

otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen.

Tres. La Autoridad Portuaria que corresponda resolverá sobre el mantenimiento o la revocación de las concesiones otorgadas en precario. En caso de que se opte por el mantenimiento deberá otorgar una concesión firme con arreglo a los criterios y al procedimiento establecido en esta Ley.

Cuatro. Extinguidas las concesiones otorgadas con anterioridad a esta Ley, la Autoridad Portuaria competente resolverá sobre el mantenimiento o levantamiento de las instalaciones u obras que se hubieran ejecutado a su amparo.

Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años.

Seis. Las personas que estén desarrollando actividades industriales, comerciales o de servicios al público en el ámbito de un puerto con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, podrán seguir desarrollando su actividad en las mismas condiciones anteriores, si bien deberán adaptarse a las disposiciones que se establezcan en los pliegos de condiciones generales que regulen su actividad en un plazo de tres meses a partir de la publicación de dichos pliegos y a las condiciones específicas que, en su caso, se puedan establecer por la Autoridad Portuaria.

Si la adecuación no se hubiese producido en el plazo señalado, la Autoridad Portuaria podrá declarar extinguida dicha autorización para el desarrollo de sus actividades en el ámbito portuario.

**Disposición transitoria quinta.** *Puertos en régimen concesional.*

En los supuestos de puertos de competencia del Estado que se gestionen mediante concesión, su zona de servicio formará parte de la del puerto de gestión directa estatal que, por las características de sus tráficos o por su proximidad geográfica, determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

**Disposición transitoria sexta.** *Procedimientos aplicables.*

**(Derogada)**

**Disposición transitoria séptima.** *Regulación vigente en materia de marina mercante.*

El régimen existente a la entrada en vigor de esta Ley en materia de autorización de servicios de navegación, reservas o repartos de carga en favor de buques españoles o comunitarios, registro y abanderamiento de buques y demás disposiciones reguladoras de la marina mercante continuarán vigentes en tanto no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de la presente Ley y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma.

**Disposición transitoria octava.** *Comandancias y Ayudantías de Marina.*

Las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina seguirán actuando en sus funciones de órganos periféricos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de marina mercante, hasta que por el Gobierno se regule la Administración marítima periférica y las Capitanías Marítimas, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley, cesando en ese momento en el ejercicio de funciones hasta entonces existente. Asimismo, se procederá de forma gradual a la transferencia de los medios del Ministerio de Defensa dedicados, hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley, a las actividades de marina mercante, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, teniendo en cuenta las posibilidades presupuestarias.

Asimismo, las Comandancias y Ayudantías de Marina seguirán desempeñando las funciones de órganos periféricos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de pesca marítima hasta que por el Gobierno se regule la estructura periférica del citado Departamento, procediéndose a la transferencia gradual al mismo de los medios del Ministerio de Defensa dedicados hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley a las actividades de pesca marítima.

**Disposición transitoria novena.** *Personal laboral.*

El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, se encuentre desempeñando funciones relacionadas con la marina civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en el Cuerpo creado en el artículo 101 de la presente Ley, cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.

**Disposición transitoria décima.** *Auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.*

**(Derogada)**

**Disposición transitoria undécima.** *Entrada en funcionamiento de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.*

1. El Presidente de Puertos del Estado podrá compatibilizar este cargo con el Director general de Puertos y Presidente de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos hasta la extinción de la Dirección General y del Organismo autónomo prevista en la disposición final primera.

2. Los miembros de los Consejos de Administración de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias hasta que se produzca la designación de los nuevos vocales de acuerdo con las previsiones de la presente Ley, con carácter transitorio.

Asimismo, los Presidentes de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Presidentes de las Autoridades Portuarias.

**Disposición transitoria duodécima.** *Régimen de estiba y desestiba portuaria.*

Los trabajadores que, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, estuvieran incluidos con el carácter de eventuales en los censos gestionados por la Organización de Trabajos Portuarios, reconocida dicha condición por sentencia judicial firme, y se encuentren en la actualidad inscritos en algún Registro especial de trabajadores portuarios, podrán ser contratados por las Sociedades estatales para cubrir las vacantes que se convoquen por éstas, con preferencia sobre los demás trabajadores que figuren inscritos en dichos Registros especiales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir dichas vacantes, y sin perjuicio del régimen de preferencia a que se refiere la disposición adicional decimotercera, apartado 1.

**Disposición derogatoria única.**

1. Quedan derogados, en lo que se opongan a la presente Ley y, en todo caso, no serán de aplicación en el ámbito de los puertos que dependen del Estado los puntos siguientes de la Ley General de Obras Públicas, de 13 de abril de 1877: La referencia «los puertos» del párrafo 2.º del artículo 1.º; los puntos 3º y 4º del artículo 4º, el punto 2º del artículo 5.º; el punto 4.º del artículo 6.º; el punto 2.º del artículo 7.º; los puntos 6.º y 7.º del artículo 8.º, y el punto 4.º del artículo 11 y las referencias a puertos del artículo 125. El resto de las disposiciones de la mencionada Ley se entenderá que no es de aplicación en las zonas de servicio de los puertos que dependen del Estado.

2. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.
- b) Real Decreto-ley de 19 de enero de 1928, sobre puertos.
- c) Ley de 14 de octubre de 1931, aprobando y ratificando con fuerza de tal varios Decretos del Departamento de Marina, en lo que se refiere al de 22 de agosto, prohibiendo la venta a extranjeros de buques mercantes nacionales.
- d) Ley de 13 de marzo de 1932, sobre fletes en el tráfico de cabotaje.
- e) Ley de 27 de febrero de 1939, relativa a la constitución de hipotecas sobre buques nacionales.
- f) Ley de 2 de junio de 1939, instituyendo un sistema de crédito naval.
- g) Ley de 5 de abril de 1940, sobre autorización para la adquisición de buques en el extranjero.
- h) Ley de 19 de febrero de 1942, de creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a excepción de los preceptos previstos para caso de guerra y movilización o relacionados con la defensa nacional, que conservarán su vigencia hasta que se desarrolle la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, modificada por Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero.
- i) Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955.
- j) Ley de 12 de mayo de 1956, de protección y renovación de la flota mercante española.
- k) Ley de 26 de diciembre de 1958, sobre creación de un nuevo Organismo administrativo «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos».
- l) Ley 68/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante, salvo lo establecido en la disposición final primera de la Ley 53/1982, sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques españoles, cualesquiera que sean el ámbito de su comisión y sus sanciones.
- m) Ley 87/1964, de 16 de diciembre, que reglamenta las convocatorias para cubrir plazas de práctico de número de los puertos.
- n) Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.
- ñ) Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.
- o) Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos.
- p) Ley 6/1970, de 4 de abril, de Protección del Tráfico Marítimo Internacional.
- q) Ley 21/1977, de 1 de abril, en lo que se refiere a la aplicación de sanciones en los casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques.
- r) Real Decreto-ley 13/1980, de 3 de octubre, sobre supresión y reordenación de Organismos autónomos en los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Sanidad y Seguridad Social.
- s) Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.
- t) El artículo 609 del Código de Comercio en cuanto a la exigencia de la nacionalidad española para el ejercicio de la profesión de Capitán, así como cualesquiera otras normas de similar carácter.

Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.

**Disposición final primera.** *Constitución y entrada en funcionamiento de los nuevos entes públicos.*

1. La constitución de Puertos del Estado, de las Autoridades Portuarias y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tendrá lugar en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.

La entrada en funcionamiento de dichos entes públicos se producirá el día 1 de enero de 1993.

2. A la entrada en vigor de la presente Ley se crean tantas Autoridades Portuarias, de las previstas en el artículo 35 de la presente Ley, como Juntas de Puerto y Puertos Autónomos existentes.

3. La Dirección General de Puertos, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, las Juntas de Puerto y los Puertos autónomos se extinguirán a la entrada en funcionamiento de Puertos del Estado.

4. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes adoptará las medidas necesarias de reorganización de dicho Departamento, teniendo en cuenta las competencias atribuidas a los entes públicos que se crean.

**Disposición final segunda.** *Administración marítima periférica.*

1. En el plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, y a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Gobierno deberá reglamentar:

a) El número, ámbito geográfico y nombre de cada una de las provincias y distritos marítimos en que deba quedar dividido el litoral, así como la constitución, estructura orgánica, competencias y demás aspectos de la estructura periférica del Departamento, Capitanías Marítimas, Consejos de Navegación y Puerto y Consejos de Navegación.

b) La organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en la presente Ley. Asimismo, podrá proceder al cambio de su denominación.

2. Las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Obras Públicas y Transportes.

**Disposición final tercera.** *Desarrollo reglamentario.*

El Consejo de Ministros y el Ministro de Obras Públicas y Transportes podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta Ley.

**ANEXO**

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.
5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
6. Ceuta y Melilla.
7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
8. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.
9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
10. Palma, Alcudia, Maó, Eivissa y La Savina en Illes Balears.
11. Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.



Madrid, 24 de noviembre de 1992.

JUAN CARLOS I

El Presidente del Gobierno  
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

**INFORMACIÓN RELACIONADA:**

- Las menciones al Ministro o Ministerio de Obras Públicas y Transportes se entienden hechas al Ministerio de Fomento, y se sustituye toda referencia a la figura del "Director técnico" de la Autoridad Portuaria por la de "Director", según establece la disposición adicional única 1 y 2 de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre. [Ref. BOE-A-1997-27988](#).

- Las menciones al Reglamento de Servicio de Policía de los puertos se entenderán hechas al Reglamento de Explotación y Policía de los puertos, según establece la disposición adicional 12 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre. [Ref. BOE-A-2003-21615](#).

- Las menciones que se hacen a «tasa por ocupación privativa del dominio público portuario», «tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios», «tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias», «servicios portuarios básicos» «activo fijo neto», «usos no portuarios», y «Plan de utilización de espacios portuarios», se entenderán hechas a «tasa de ocupación», «tasa de actividad», «tasa de utilización», «servicios portuarios», «activo no corriente neto», «actividades realizadas en el ámbito de la interacción puerto-ciudad» y «Delimitación de Espacios y Usos Portuarios», respectivamente.

En el ámbito de la prestación de servicios portuarios, las menciones que se hacen a «contrato» deben entenderse hechas a «licencia».

Las referencias a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico se entenderán hechas a la SAGEP. Todas las menciones señaladas se realizan por la disposición adicional 1 de la Ley 33/2010, de 5 de agosto. [Ref. BOE-A-2010-12703](#).

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.