5. ESTUDO DA RUTA EN BARCO POLA ENSEADA DE SAN SIMÓN

5.1. PRESENTACIÓN

Presentamos neste apartado do traballo o "Estudo da ruta en barco pola Enseada de San Simón", que representa a terceira parte do traballo de Estudo de Potenciación Turística na Enseada de San Simón.

Este apartado estrutúrase nas dúas partes marcadas no proxecto:

a. Estudo administrativo e legal sobre a navegación pola Enseada
b. Estudo sobre necesidades técnicas para a navegación.

Para a redacción deste apartado do traballo ademais da información tirada da páxina web do Ministerio de Fomento, realizáronse diferentes consultas na Capitanía Marítima de Vigo, onde se indicaron os requisitos legais e administrativos necesarios para establecer as rutas en barco pola Enseada, e a responsabilidade da navegación pola ría.

Poida que o texto resulte difícil de ler e excesivamente longo para os intereses do establecemento da ruta ou rutas entre a Illa San Simón e o resto dos elementos que conforman o patrimonio cultural da Enseada, pero coidamos que é necesaria a súa redacción ante as diferentes posibilidades e situacións que poden xurdir no futuro durante, ou na hora da posta en explotación das rutas (pode incluso planearse a posibilidade de compra dunha embarcación por parte do Concello...).

Tras as primeiras conversas mantidas cos funcionarios da Capitanía de Vigo quedounos claro que a obrigación legal no que atinxe a burocracia e permisos para a navegación pola Ría é responsabilidade da navieira e dos patróns das embarcacións contratadas para as rutas, pero seguimos pensando que é necesario que esta documentación legal estea en mans das persoas que van xestionar e tomar

decisións sobre os roteiros para que estes se fagan cumprindo todos os requisitos que marca a lei.

No apartado 1.1 do estudo se nomean as institucións, e o seus organigramas, que xestionan todos os aspectos que atinxen á navegación en xeral e á navegación pola Enseada en particular, coas súas respectivas competencias, e figuran os datos da Capitanía Marítima de Vigo e do Distrito Marítimo de Redondela. No apartado 1.2. faise unha enumeración da documentación necesaria para a navegación pola Enseada, tanto no relativo ás tripulacións como no que atinxe ás embarcacións. E para rematar, no apartado 1.3. enuméranse unha serie de recomendacións e normas de seguridade.

Na segunda parte do traballo preséntase a planimetría do mar na Enseada de San Simón, de cara ao establecemento das rutas que se pretenden establecer, e engádenselles aos planos a proposta de roteiros, coas posibilidades que ofrecen as cotas dos fondos detalladas nos planos.

Rematamos o documento con unha serie de propostas sobre as posibilidades de embarcacións das que se dispón no contorno inmediato da Enseada.

Nun Apéndice ou final do texto, figuran as cartas mariñas onde aparecen as cotas dos fondos da Enseada, son Cartas baseadas nas cartas náuticas oficiais do Instituto Hidrográfico da Mariña.

5.2. ESTUDO ADMINISTRATIVO E LEGAL SOBRE A NAVEGACIÓN POLA ENSEADA

1.1. Competencias administrativas en materia de embarcacións

A Constitución Española de 1978 outorga ao Estado, no seu artigo 149.1.20, competencia exclusiva sobre Mariña Mercante e abandeiramento de buques, iluminación de costas e sinais marítimas, portos de interese xeral, servizo meteorolóxico e matriculación de navíos.

Dentro da Administración do Estado, estas competencias exércense polo Ministerio de Fomento a través da Dirección Xeneral da Mariña Mercante.

Organigrama da administración marítima

1.1.1. Ministerio de Fomento

A política do Ministerio de Fomento no ámbito da Mariña Mercante dirixirase, de conformidade co artigo 149.1 da Constitución Española, para a consecución dos seguintes obxectivos:

- A tutela da seguridade da vida humana no mar.
- A tutela da seguridade da navegación marítima.
- A protección do medio ambiente mariño.
- A existencia dos servizos de transporte marítimo que demanden as necesidades do país.
- O mantemento das navegacións de interese público.

Regulación legal

As funcións e organigrama do Ministerio de fomento regulase polo "REAL DECRETO 638/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento".

1.1.2. Dirección Xeral da Mariña Mercante

A Dirección Xeral da Mariña Mercante é dentro do Ministerio de Fomento o órgano competente para a ordenación xeral da navegación marítima e da frota civil española, nos termos establecidos na Lei 27/1992, do 24 de novembro, de Portos do Estado e da mariña mercante, e correspóndenlle as seguintes funcións:

Competencias

a) A ordenación e control do tráfico marítimo, incluído o establecemento e aplicación do réxime tarifario e de prestación de servizos marítimos e a

proposta de establecemento de obrigas de servizo público; a elaboración de estudos de transporte marítimo; o despacho, rexistro e abandeiramento de buques civís; o auxilio, salvamento, remolque, achados e extraccións marítimas e a execución e control da normativa de protección marítima, a seguridade da navegación e o salvamento da vida humana no mar; o fomento da actividade náutica de recreo, a participación na Comisión de Faros ou outros instrumentos de colaboración institucional en materia de sinalización marítima, a coordinación das emerxencias marítimas e a activación dos equipos de avaliación de emerxencias e o seguimento e control da súa actividade, así como da súa formación e adestramento.

b) O rexistro e control do persoal marítimo civil e da composición mínima das dotacións dos buques civís, así como a determinación das condicións xerais de idoneidade, profesionalidade e titulación para formar parte das tripulacións dos buques civís españois, sen prexuízo das competencias que corresponden ao Ministerio de Medio Ambiente e Medio Rural e Mariño.

c) A prevención e loita contra a contaminación mariña procedente de buques, embarcacións e plataformas fixas, así como a limpeza das augas mariñas.

d) A determinación do equipamento mínimo de que deban ir provistos os buques e embarcacións en función dos Convenios SOLAS, MARPOL e demais normas internacionais, supranacionais ou nacionais derivadas daqueles; a ordenación e execución das inspeccións e controis técnicos, estruturais e de equipamento dos buques civís españois, de que se encontran en construción en España ou no estranxeiro e dos estranxeiros cando así se autorice por acordo internacional, en cumprimento da normativa mencionada; as inspeccións como Estado reitor do porto, e a supervisión dos sistemas de comunicacións marítimas de acordo cos convenios internacionais, así como a realización de auditorías ás organizacións recoñecidas e autorizadas como entidades colaboradoras en materia de inspección marítima.

e) A elaboración e proposta da normativa sectorial, en especial a derivada de regulacións comunitarias ou de organizacións internacionais, o asesoramento xurídico interno e a tramitación de expedientes sancionadores. A coordinación da actividade internacional da Dirección

Xeral da Mariña Mercante, especialmente no relacionado coa Comunidade Europea e a Organización Marítima Internacional.

f) A elaboración da proposta de anteproxecto de orzamentos e a xestión e tramitación dos créditos e gastos asignados ao órgano directivo e a xestión de asuntos relativos á contratación, así como a dirección, coordinación e control das capitanías marítimas, sen prexuízo das competencias doutros órganos superiores ou directivos do Ministerio de Fomento e en coordinación con eles; a implantación das aplicacións informáticas para a xestión dos servizos centrais e periféricos da Dirección Xeral.

A Dirección Xeral da Mariña Mercante estrutúrase nos seguintes órganos con rango de subdirección xeral:

a) A Subdirección Xeral de Seguridade, Contaminación e Inspección Marítima, a que corresponde o exercicio das funcións descritas nos apartados a), b), c) e d) do punto anterior.

b) A Subdirección Xeral de Normativa Marítima e Cooperación Internacional, a que corresponde o exercicio das funcións descritas no apartado e).

c) A Subdirección Xeral de Coordinación e Xestión Administrativa, a que corresponde o exercicio das funcións descritas no apartado f).

A Dirección Xeral da Mariña Mercante encóntrase regulada no "REAL DECRETO 638/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento".

1.1.3. Capitanías Marítimas e Distritos Marítimos

A "Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante", B.O.E. núm. 283 do 25 de Novembro de 1992, designaba, no seu art.88, ás Capitanías

Marítimas como novos órganos periféricos da Administración Marítima, dependentes do Ministerio de Fomento.

Esta estrutura organizativa supoñía a desvinculación definitiva da Administración Marítima respecto da Administración Militar, atribuíndo ao Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante, o exercicio das competencias en materia de ordenación xeral da navegación marítima e da flota civil, excepción feita das que en relación coa actividade da pesca correspondan ao Ministerio de Agricultura, Pesca e alimentación.

Para o exercicio e cumprimento das súas funcións a Dirección Xeral da Mariña Mercante conta, en cada un dos portos onde se desenvolve un determinado nivel de navegación ou onde o requiren as condicións de seguridade marítima, cunha Capitanía Marítima.

O Real Decreto 1246/1995, de 14 de xullo, regulaba a constitución e creación das capitanías marítimas, establecendo a súa dependencia orgánica e clasificación, estrutura, funciones, etcétera.

O Real Decreto 638/2007, de 18 de maio, que modifica o anterior, cambiou o modelo de Capitanías Marítimas procedendo á supresión das Capitanías de segunda e terceira categorías e o seu lugar é ocupado polos Distritos Marítimos.

As Capitanías Marítimas e os Distritos Marítimos dependen orgánica e funcionalmente do Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante.

Dependendo do volume e das condicións do tráfico marítimo, distínguese entre Capitanía e Distrito Marítimo, as capitanías exercen a supervisión e dirección dos distritos marítimos que teñan adscritos.

Estrutura orgánica das capitanías marítimas

Ámbito xeográfico de competencias das Capitanías Marítimas.

O ámbito xeográfico de competencias das Capitanías Marítimas comprenderá:

a) A zona da ribeira do mar así como os espazos terrestres en que se encontren instalacións ou realícense actividades cuxa autorización, control ou inspección corresponda á Capitanía Marítima, situados entre os puntos

do territorio que para ese fin fíxense nas disposicións de creación anteriormente citadas.

b) As augas marítimas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición comprendida entre as liñas de rumbo que parten cara ao mar desde os puntos do territorio citado no parágrafo anterior, así como as augas adxacentes ás illas situadas entre as devanditas liñas.

c) As desembocaduras dos ríos e as súas augas ata onde se faga sensible o efecto das mareas, así como os tramos navegables dos ríos ata onde existan portos de interese xeral.

As Capitanías Marítimas estrutúranse nas seguintes áreas de xestión:

- Seguridade Marítima e prevención e loita contra a contaminación do medio mariño.
- Inspección Marítima.
- Tráfico Marítimo, despacho, rexistro, persoal marítimo e asuntos xerais.

Funcións

a) As actuacións que, conforme ao disposto polos plans e programas de salvamento da vida humana na mar e de loita contra a contaminación do medio mariño, lle corresponda asumir, así como a coordinación coas Administracións Públicas con competencia sobre esta materia, nos termos establecidos na lexislación vixente.

b) As funcións que lle correspondan de acordo con o que se dispón nos artigos 36 e 36 bis do Texto Refundido da Lei de Augas, aprobado polo Real decreto Lexislativo 1/2001, do 20 de xullo.

c) A comunicación á Dirección Xeral da Mariña Mercante de todos aqueles sinistros, accidentes e sucesos que se produzan nas augas de competencia da Capitanía Marítima.

d) A execución de cantas medidas lle encomende a Dirección Xeral da Mariña Mercante en situacións de sinistros, accidentes ou sucesos, así como a adopción de cantas medidas de urxencia estime procedente para salvagardar a seguridade marítima ou previr a contaminación marítima.

e) A solicitude á autoridade xudicial competente da adopción das medidas que sexan necesarias para esixir ao navieiro ou ao propietario do buque o cumprimento de seus obrigas no caso de accidentes ou circunstancias extraordinarias relacionadas co buque ou a súa navegación, así como conseguir a colaboración das Administracións Públicas competentes por razón da materia.

f) A participación e a realización das actuacións que a Comisión encargada da investigación de sinistros e sucesos marítimos poida encomendarlle, nos termos previstos na súa normativa reguladora.

g) A prevención e control das verteduras contaminantes procedentes de buques, plataformas fixas ou outras instalacións marítimas nas augas comprendidas no ámbito xeográfico de competencia da Capitanía.

h) A prohibición ou restrición da navegación, para determinadas zonas e por tempo limitado, por razóns de seguridade da vida humana no mar e da navegación e de prevención e loita contra a contaminación mariña, ou para determinados buques civís, por razóns de prevención de actividades ilícitas ou tráficos prohibidos, de conformidade co que, se é o caso, dispoña a lexislación en materia de seguridade cidadá.

i) A autorización de fondeo fóra das augas de servizo dos portos de interese xeral.

j) A aplicación e control das prescricións en materia de protección marítima a bordo dos buques.

k) A resolución dos expedientes en materia de tripulacións mínimas de seguridade para embarcacións de eslora (L) inferior a 24 metros.

l) A proposta, á Dirección Xeral da Mariña Mercante, dos sistemas de organización do tráfico marítimo e dos balizamentos en augas situadas fóra das zonas de servizo dos portos que se estimen pertinentes para garantir a seguridade marítima e da navegación, así como a determinación dos seus procedementos de control.

m) A proposta de resolución á Dirección Xeral da Mariña Mercante de expedientes sobre exención da obrigatoriedade da utilización do servizo de practicaxe.

n) A proposta ás autoridades portuarias da autorización ou prohibición das operacións de carga ou descarga dos buques que atraquen en portos españois, por razóns de seguridade marítima ou como consecuencia do cumprimento das normas de ordenación do tráfico marítimo, sen prexuízo do exercicio de funcións plenas en relación a as devanditas operacións cando as mesmas tivesen lugar fóra da zona de servizo dos portos e nas zonas en que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.

o) A proposta á autoridade portuaria competente do peche do porto cando razóns relacionadas coa protección interna, coa seguridade da vida humana no mar, a seguridade na navegación, a seguridade marítima e a loita contra a contaminación do medio mariño así o aconsellen.

p) As funcións e misións que aos Capitáns Marítimos lles atribúa a normativa marítima relativa a lugares de refuxio, escalas de buques por motivos de seguridade marítima, as inspeccións de buques no ámbito do Memorando de París e o procedemento sancionador, así como calquera outras que lle poidan serlle atribuídas de conformidade co que se dispón no artigo 88.3.g) da Lei 27/1992, do 24 de novembro.

q) O despacho dos buques, sen prexuízo das preceptivas autorizacións previas que correspondan a outras Administracións.

r) A xestión, organización e administración dos Rexistros de Buques e Empresas Marítimas na periferia.

s) A tramitación dos títulos profesionais ou de recreo.

t) E, en xeral, todas aquelas funcións relativas á navegación, seguridade marítima, salvamento marítimo e loita contra a contaminación do medio mariño en augas situadas en zonas nas que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.

No que atinxe á nosa zona en cuestión pertencería ao Distrito Marítimo de Redondela, dependente da Capitanía de Vigo.

Capitanía marítima de Vigo:

Dirección: Peirao de Transatlánticos. Estación Marítima, ala sur, 1º planta

Código Postal: 36201

Localidade: Vigo

Provincia: Pontevedra

Teléfono: (986) 43 28 66

Fax: (986) 43 56 83

Distrito marítimo de Redondela:

Dirección: Avd. Mendiño s/n, Edificio Casa del Mar

Código Postal: 36800

Localidade: Redondela

Provincia: Pontevedra

Teléfono: (986) 40 06 53

Fax: (986) 40 06 53

Non obstante o sinalado anteriormente, no que atinxe á náutica de recreo, as Comunidades Autónomas poderán asumir certas competencias non reservadas de forma exclusiva ao Estado, en tanto que o artigo 148.1.19. a) da constitución lles confire dita posibilidade no relativo á materia de promoción do deporte e da adecuada utilización do ocio. Galicia figura entre as comunidades que teñen este tipo de competencias.

1.2. Documentación administrativa relativa ás embarcacións que poden navegar pola Enseada

O exercicio de actividades dentro da náutica de recreo require dunha serie de formalidades administrativas, que deberemos cumprir para estar amparados polos dereitos establecidos na lexislación vixente.

Ditas formalidades traduciranse, na práctica, nun conxunto de documentación que se debe levar obrigatoriamente a bordo da embarcación, citamos a continuación unha serie de requisitos que deberán terse en conta á hora de formalizar calquera tipo de ruta en barco pola Enseada:

1.2.1 Relativa aos tripulantes

- Necesitarán da titulación que acredite a aptitude para o goberno da embarcación.

A continuación figuran unha serie titulacións e tipos de embarcacións que poden afectar ao noso caso.

Non se necesitará título

Durante o día e nas zonas delimitadas pola Capitanía Marítima (sen poder superar nunca os límites do título de Patrón de Navegación Básica), poderanse gobernar as seguintes embarcacións/ aparatos flotantes, sen necesidade dun título:

- Embarcacións á motor ata 4 mts. de eslora e cunha potencia máxima de 11,03 kW.
- Embarcacións á vela ata 5 mts. de eslora.
- Artefactos flotantes ou de praia, piraguas, kayacs, canoas sen motor, patíns con pedais ou á motor de potencia inferior a 3,5 kW.
- Tabulas á vela ou tabulas deslizantes á motor, ou instalacións flotantes fondeadas.

Non se necesita título algún da DGMM para a realización das actividades de preparación e participación en competicións oficiais, tanto de vela como de motonáutica.

Titulación profesional de Patrón Portuario:

- Dentro de todas as posibles titulacións referentes á navegación o título indicado para unha embarcación de pasaxeiros, por tonelaxe do buque, polas millas de afastamento da costa, e polo número de pasaxeiros estimado para as rutas pola Enseada sería o de **Patrón portuario**.

- Atribucións do título

Embarque de 12 meses, 6 no servizo de ponte e 6 no servizo de máquinas.

Atribucións: Patrón de buques mercantes de arqueo bruto non superior a 100 GT que realicen navegacións que non se afasten máis de 3 millas de porto e que transporten un máximo de 150 pasaxeiros. Pode exercer simultaneamente as funcións de patrón e xefe de máquinas, sempre que o buque conte cos automatismos axeitados e a potencia non exceda os 375 KW nun só motor, ou o dobre en dous ou máis motores.

- Condicións dos buques

Buques civís españois de arqueo bruto superior a 5 GT/T.R.B e potencia superior a 100 KW.

- Condicións de obtención

* Acreditar o exercicio profesional requirido (12 meses)

* Superar o curso de Patrón Portuario.

Outros tipos de títulos básicos:

Goberno de embarcacións de recreo, ata 6 mts. de eslora e unha potencia máxima de motor de 40 kW (54 CV), en navegacións diúrnas en zonas delimitadas pola Capitanía Marítima

Autorizacións Federativas

- Goberno de embarcacións de recreo, ata 6 mts. de eslora e unha potencia máxima de motor de 40 kW (54 CV), en navegacións diúrnas en zonas delimitadas pola Capitanía Marítima.

Patrón para Navegación Básica

Goberno de embarcacións de recreo que na súa navegación non se afasten máis de 5 millas, en calquera dirección, dun abrigo, coas seguintes limitacións:

- Embarcacións de recreo de vela, ata 8 mts. de eslora.
- Embarcacións de recreo de motor ata 7,5 mts. de eslora, con potencia de motor adecuada a ela.
- Poderán gobernar motos náuticas.

Patrón de Embarcacións de Recreo

- Goberno de embarcacións de recreo, á motor ou á motor e vela, ata 12 metros de eslora e potencia de motor adecuada, en navegacións realizadas entre a costa e a liña de 12 millas paralela a ela. Asemade poderá realizar navegación interinsular nos arquipélagos balear e canario.

Patrón de Iate

- Goberno de embarcacións de recreo, á motor ou á motor e vela, ata 20 metros de eslora e potencia de motor adecuada, en navegacións realizadas entre a costa e a liña de 60 millas paralela a ela.

Capitán de Iate

- Goberno de embarcacións de recreo, á motor ou á motor e vela, sen limitación algunha.

1.2.2. Relativa á embarcación

1.2.2.1. Abandeiramento

O abandeiramento é o acto administrativo polo cal, trala correspondente tramitación, se autoriza a que unha embarcación arbore o pavillón nacional.

Distínguense os seguintes supostos:

1.- Abandeiramento de embarcacións importadas

A documentación básica que se esixe:

- Solicitude do interesado
- Título de propiedade do buque
- Certificado de baixa no Rexistro de bandeira de procedencia.
- Xustificante do pago dos tributos en Aduanas.
- Nome do buque. Na solicitude propoñeranse para o buque tres nomes por orden de preferencia.

Regulación legal

"Real Decreto, 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo" (BOE de 15 de agosto).

Regula o procedemento xeral de abandeiramento, que se aplica á embarcacións de lista sexta e lista sétima con eslora superior a 24 metros.

"Real Decreto 544/2007, de 27 de abril" (BOE número 120, de 19 de maio)

Establece un procedemento específico dirixido a axilizar a tramitación do abandeiramento e matriculación na lista sétima de embarcacións de recreo menores ou iguais a 24 metros de eslora. Asemade, determina a documentación de carácter técnico que a persoa interesada debe aportar xunto coa solicitude, diferenciando entre embarcacións con marcado CE e sen marcado CE.

2.- Abandeiramento de embarcacións de nova construción en España

- Si se trata de **embarcacións de nova construción** en España o expediente de abandeiramento dunha embarcación iníciase mediante a solicitude de autorización de construción dun buque e, unha vez realizada a botadura e as probas oficiais, finalizará coa entrega do rol provisional. A partir de aquí instarase a súa matriculación definitiva no prazo máximo de 2 meses.
- As **embarcacións deportivas construídas en serie** non se inscribirán na lista novena, inscribiranse directamente nas listas sexta ou sétima, segundo corresponda, seguindo os trámites propios do abandeiramento-matriculación.
- Tratándose de **construcións non profesionais** requiririase permiso do Departamento de Industria da correspondente Comunidade Autónoma, que pode fixar un prazo mínimo para a súa venta, non podendo exercerse esta actividade de forma industrializada. Só se poderán matricular na lista 7ª e deberán ser para uso propio.

A documentación é a seguinte:

- Instancia firmada polo estaleiro e o titular contratante
- Proxecto técnico
- Fotocopia DNI das persoas interesadas ou autorización de consulta no sistema de verificación de datos
- Documentación específica en función do tipo de embarcación
- Título de propiedade
- Xustificante do pago de taxas

No caso de **embarcacións construídas en serie**, para a construción do prototipo da serie requírese a autorización da Dirección Xeral da Mariña Mercante si a eslora é maior de 24 metros, ou do Capitán Marítimo do porto de construción, cando a eslora é inferior á dita dimensión. As demais unidades da serie non requiren autorización previa para a súa construción.

Regulación legal

"Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista séptima del Registro de Matrícula de Buques" (BOE número 120, de 19 de maio)

"Real Decreto, 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo" (BOE de 15 de agosto) e "Circular de desarrollo 4/90".

1.2.2.2. O Indicativo de Matrícula

O Indicativo de Matrícula é o conxunto alfanumérico que individualiza a cada buque ou embarcación das demais, sendo, polo tanto, único.

O Indicativo de Matrícula irá pintado ou fixado en ambas amuras de todas as embarcacións da lista 7ª, á máxima altura posible da liña de flotación, sendo o

seu tamaño suficiente, en relación coas dimensións do buque ou embarcación, de forma que poida ser facilmente identificado no mar, sendo a súa cor branca sobre cascos escuros e negra sobre cascos claros.

Composición do Indicativo de Matrícula:

- Á lista á que pertence en número (6ª ou 7ª para embarcacións de recreo)
- A Provincia Marítima coas letras correspondentes
- O Distrito Marítimo correspondente en número
- O seu folio e ano

Cada uno destes datos irá separado por un guión.

No intre de entrada en servizo deberá levar nas súas amuras o Indicativo de Matrícula.

A persoa titular poderá elixir o porto de matrícula. O RD 544/2007 permite aos titulares das embarcacións da lista 7ª menores ou iguais de 24 metros cambiar o que se lle asignou inicialmente. Salvo esta excepción, a matrícula ten carácter permanente e invariable mentres o buque teña dereito de arboar pavillón nacional.

Embarcacións exentas de matriculación

Están exentas de matriculación as embarcacións de recreo menores de 2,5 metros e os aparatos flotantes ou de praia con independencia da súa eslora.

Regulación legal

Procedemento para a matriculación de embarcacións de recreo para inscribir na lista 6ª e na lista 7ª maiores de 24 metros:

Aparece regulado nos artigos 12 e seguintes do " ·RD 1027/1989, de 28 de julio sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo".

Procedemento para embarcacións entre 2,5 e 24 metros na lista 7ª do Rexistro de Buques:

"RD 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo" (BOE número 120, de 19 de maio) e a "Resolución de 15 de diciembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se actualiza el anexo II del RD 544/2007" (BOE número 28 de 1 de febreiro).

Documentación necesaria para la solicitude da matrícula

Embarcacións novas fabricadas en España

- Impreso de Solicitude de Matrícula
- Factura de compra con IVA.
- Certificado de debedamento motor (si non procede de la UE).
- Exemplar da liquidación do Imposto Especial sobre determinados medios de transporte
- Fotocopia compulsada del DNI/NIF, CIF o Tarxeta de Residente (segundo corresponda) da persoa propietaria, ou autorización de consulta de datos en el sistema de verificación de datos.
- Permiso de instalación de aparatos radioeléctricos.
- Si a eslora é inferior a sete metros e a embarcación debe estar provista de licenza de navegación, ou de rol de despacho, ou de dotación, xustificante de pago da taxa por servizo de sinalización marítima (art. 30, 5 e 6 da "Ley 48/2003 de 26 de noviembre", BOE número 284).
- Xustificante do ingreso da taxa de inscrición no Rexistro de Buques (modelo 790-025)

Embarcacións usadas fabricadas en España

Será a mesma que a sinalada no apartado anterior para as embarcacións novas, tendo en conta que si se trata dunha transmisión entre particulares

substituirase a factura, co IVE analizado, polo contrato de venda e xustificante de pagamento do Imposto sobre Transmisións Patrimoniais (modelo 600).

Embarcacións novas provenientes dun país da Unión Europea

Será a mesma que a sinalada no primeiro apartado para as embarcacións novas fabricadas en España, pero neste caso na factura de compra que se achegue deberá aparecer constancia de que a embarcación é procedente da Unión Europea.

Nos casos que non se pagase IVE no país da adquisición, deberá achegarse o xustificante de liquidación en España.

Embarcacións usadas provenientes dun país da Unión Europea

Será a mesma que a sinalada no apartado anterior para as embarcacións novas achegando, ademais, o certificado de baixa no rexistro marítimo do país correspondente á bandeira de procedencia.

Embarcacións novas provenientes de país non pertencente á Unión Europea

Será a mesma que a sinalada no primeiro apartado para as embarcacións novas fabricadas en España, debendo anexar, ademais, o Despacho de Aduanas ou DUA.

Embarcacións usadas provenientes de país non pertencente á Unión Europea

Será a mesma que a sinalada no apartado anterior para as embarcacións novas, debendo anexar, ademais, o certificado de baixa no rexistro marítimo do país correspondente á bandeira de procedencia.

Os documentos de tipo técnico requirido para o abandeiramento destas embarcacións regúlanse nos arts. 6, 7 e 8 do RD 544/2007, do 27 de abril nos seguintes termos:

Embarcacións con marcado CE:

• Declaración de conformidade da embarcación e copia dos certificados dos organismos notificados.
• Declaración de conformidade do motor e copia dos certificados dos organismos notificados.
• Manual do propietario para a embarcación e para o motor, en lingua castelá ou a súa tradución.

Embarcacións sen marcado CE

• Obtención do marcado CE por procedemento de avaliación da conformidade (artigo 6.1 do RD 2127/2004, do 29 de outubro)

Ou ben, si proceden da Unión Europea e carecen do marcado CE, se cumpren unha das seguintes condicións:

• Presentar un certificado de inspección de buques anteriores a 02/06/1992.
• Presentar un certificado de homologación expedido polo DGMM
• Presentar un certificado de construción por unidades expedidas polo DGMM
• Presentar un proxecto elaborado e asinado por técnico titulado competente segundo a Disposición Adicional 2ª do RD 1837/2000, do 10 de novembro.

Adicionalmente, teñen que superar con resultado favorable o recoñecemento inicial realizado pola Administración Marítima.

Se a embarcación ten menos de 15 anos de antigüidade e eslora inferior a 12 metros non cómpre presentar proxecto, se a marca e o modelo figuran na base de datos das embarcacións homologadas polo DGMM e sométese a embarcación a un recoñecemento inicial.

Documentación requirida para o abandeiramento de embarcacións construídas por afeccionados

• Proxecto elaborado e asinado por técnico titulado competente.
• Si se comercializa débese obter, previamente á súa inscrición no rexistro, o marcado CE mediante un procedemento de avaliación da conformidade (RD 544/2007, do 27 de abril).

1.2.2.3. Rexistro de matrícula

Para estar amparados pola lexislación española, acollidos aos dereitos que esta concede e arboar bandeira española, as embarcacións deberán estar matriculadas nun dos Rexistros de Matrícula de buques dos Distritos marítimos dependentes da Dirección Xeral da Mariña Mercante.

Estes Rexistros son públicos e de carácter administrativo. Cada Distrito Marítimo disporá do seu propio Rexistro de Matrícula. O Distrito da Capitanía Marítima estará a cargo do Capitán Marítimo e os demais Distritos da mesma dependerán da Autoridade Marítima local correspondente.

Listas de Rexistro

Denomínanse Listas ao sistema organizativo mediante o cal os buques, embarcacións, plataformas ou artefactos flotantes, quedan adscritos á tonelaxe ou actividade que desenvolven.

O Rexistro de Embarcacións ten por obxecto a inscrición das embarcacións e buques abandeirados en España.

O Rexistro levarase en libros foliados denominadas "Listas", en que se rexistrarán os buques, as embarcacións, as plataformas, etcétera, atendendo á súa procedencia e actividade que desenvolven segundo se expresa. Só están exentas as embarcacións con eslora inferior a 2,50 metros e os artefactos flotantes de praia

- **Lista Primeira**: rexistraranse as plataformas de extracción de produtos de subsolo mariño, os remolcadores de altura, os buques de apoio e os dedicados á subministración ás devanditas plataformas que non estean rexistrados noutras listas.
- **Lista Segunda**: rexistraranse os buques de construción nacional ou importados de acordo coa lexislación vixente que se dediquen ao transporte marítimo de pasaxeiros, de mercadorías ou de ambos os dous.
- **Lista Terceira**: rexistraranse os buques de construción nacional ou importados de acordo coa lexislación vixente destinada á captura e extracción con fins comerciais de peixe e outros recursos mariños vivos.
- **Lista Cuarta**: rexistraranse as embarcacións auxiliares de pesca, as auxiliares de explotacións de acuicultura e os artefactos dedicados ao cultivo e estabulación de especies mariñas.

- **Lista Quinta**: rexistraranse os remolcadores, embarcacións e artefactos navais dedicados aos servizos de portos, radas e baías.
- **Lista Sexta**: rexistraranse as embarcacións deportivas ou de recreo que se exploten con fins lucrativas.
- **Lista Sétima**: rexistraranse as embarcacións de construción nacional ou debidamente importadas, de calquera tipo, de eslora superior aos 2,5 metros, cuxo uso exclusivo sexa a práctica do deporte ou recreo sen propósito lucrativo ou a pesca non profesional.
- **Lista Oitava**: rexistraranse os buques ou embarcacións pertencentes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico ou local.
- **Lista Novena**: ou de Rexistro Provisional, anotaranse con este carácter os buques, embarcacións ou artefactos navais en construción desde o momento que esta autorízase, exceptuándose as embarcacións deportivas construídas en serie, coa debida autorización.

No que atinxe ao caso da embarcación adicada ao transporte de pasaxeiros con fins turísticas ao cargo da administración a listaxe indicada sería a segunda, sétima (no caso de que non haxa lucro) e sobre todo a sexta.

1.2.2.4. A patente de navegación

A patente de navegación, outorgada polo Ministerio de Fomento e expedida polo Director Xeral da Mariña Mercante a favor dun buque ou embarcación determinada, é o documento que autoriza ao mesmo para navegar polos mares baixo pavillón español e lexitima ao Capitán para o exercicio das súas funcións a bordo do devandito buque.

Todo buque ou embarcación cunha tonelaxe de arqueo igual ou superior a 20 TRB, unha vez inscrito definitivamente, deberá ir provisto, obrigatoriamente, da súa correspondente patente de navegación que estará baixo a custodia do Capitán ou Patrón.

Os buques cun TRB ou rexistro bruto inferior a 20 poderán solicitar a concesión da súa patente, pero o seu pavillón e mando quedarán acreditados no rol de navegación, expedido a favor do propietario do buque.

Exceptúanse da obrigatoriedade de obter a patente de navegación as embarcacións incluídas dentro do ámbito de aplicación do RD 544/2007 que sexan inscritas a partir do 1 de outubro de 2007 xa que, neste caso, o devandito documento queda substituído polo certificado de rexistro español/permiso de navegación prevista no artigo 2.m) desta norma.

Regulación legal

Artigos 25 a 33 do "RD 1027/1989, do 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo".

1.2.2.5. Despacho de buques

O despacho é o procedemento administrativo mediante o cal a Capitanía Marítima ou o Distrito Marítimo comproba que todos os buques e embarcacións civís (e, polo tanto, tamén as embarcacións de recreo) cumpren con todos os requisitos esixidos polas normas legais para poder efectuar as navegacións e tráficos que pretendan realizar, así como que contan coas autorizacións legais esixibles e a súa tripulación é a axeitada no referente ao seu número e titulación.

A normativa actualmente en vigor é o Regulamento sobre o despacho de buques, aprobado por Orde do 18 de xaneiro de 2000, do Ministerio de Fomento, que foi desenvolvida mediante a Instrución de Servizo número 3/2000, do 21 de marzo. Terán en contase, así mesmo, as modificacións que introduce o RD 544/2007, do 27 de abril en relación coas embarcacións incluídas no seu ámbito.

Embarcacións exentas de despacho

- As embarcacións de recreo inscritas na lista 7ª, propulsadas a vela, calquera que sexa a súa eslora, dedicadas a participar de forma permanente en competicións deportivas organizadas e controladas polas Federacións Españolas Deportivas correspondentes e que teñan número de vela rexistrada nas mesmas.
- As embarcacións de recreo propulsadas a vela ou motor, ata 6 metros de eslora.
- As embarcacións propulsadas a remo.
- As motos náuticas e os artefactos exentos de Rexistro e matriculación.

Procedemento de despacho de embarcacións de recreo

- Os despachos deben formalizarse ante a Capitanía ou Distrito Marítimo mediante a presentación do Rol ou Licenza de Navegación, en onde anotarase o título necesario para o seu goberno e o número máximo de persoas a bordo.
- Segundo o Regulamento sobre o despacho de buques, ás embarcacións de eslora (L) comprendida entre os 6 e 24 metros matriculados na lista 7ª, se lles expedirá inicialmente, segundo a súa clase, o Rol de Despacho e Dotación ou a Licenza de Navegación, cubrindo soamente os datos que a continuación indícanse:
    - Datos identificativos da embarcación
    - Datos identificativos do titular
    - Título mínimo requirido para o goberno da embarcación
    - Certificados expedidos e as súas datas de caducidade
- Ás embarcacións rexistradas na lista 7ª de ata 6 metros de eslora (que están exentas de despacho), só se lles esixirá a Folla de Asento e o Certificado de Navegabilidade.
- As Embarcacións de recreo actualizarán obrigatoriamente o Rol de Despacho e Dotación ou a Licenza de Navegación, cando sexan renovados os correspondentes Certificados expedidos pola Capitanía Marítima.
- O despacho de embarcacións de recreo outórgase por un prazo determinado. O prazo ordinario de validez do despacho coincidirá coa caducidade do certificado de navegabilidade da embarcación.
- Non obstante, cando se produzan modificacións nos datos consignados na documentación (cambios de propiedade, alteración das características, cambios de motor, etc.) e así acredítese, solicitarase a actualización do despacho ante a correspondente Capitanía Marítima. Así mesmo, anotaranse enrólelos e desenroles cando se solicite.

Este réxime modificouse para as embarcacións da lista 7ª con eslora entre 2,5 e 24 metros e inscritas a partir do 1 de outubro de 2007, a que se expedirá o Certificado de rexistro español/permiso de navegación. No devandito documento figurarán as características principais da embarcación e os datos do seu propietario.

Será esixible para as embarcacións sen tripulación profesional. As embarcacións con tripulación profesional usarán o modelo oficial de rol que lles

corresponda, de acordo co previsto na Orde do 18 de xaneiro de 2000 por que se aproba o Regulamento sobre despacho de buques.

As embarcacións xa abandeiradas e rexistradas seguirán usando as licenzas de navegación ata que realicen algunha das operacións ou actos que motivan algún tipo de inscrición rexistral ou anotación en folla de asento, en cuxo momento substituiranse polo certificado de rexistro español/permiso de navegación que introduce o RD 544/2007.

O anterior aplícase tamén ás embarcacións menores de 6 metros de eslora que non dispuñan de licenza de navegación, o encontrarse exentas desta última por aplicación do artigo 3.3do Regulamento sobre despacho de buques (Orde Ministerial do 18 de xaneiro de 2000, BOE número 28 de 02/02/2000).

O propietario da embarcación debe proceder á renovación deste documento cada cinco anos. A variación dos datos ou a transferencia da propiedade dará lugar, así mesmo, a emisión dun novo certificado de rexistro español/permiso de navegación.

Outros procedementos de despacho

As embarcacións de recreo de máis de 24 metros de eslora teñen a consideración de buques e deben, polo tanto, despachar como os buques mercantes, por cada unha das navegacións que realicen.

Continuarán co seu réxime actual as seguintes embarcacións:

- As clasificadas como de Alta Velocidade segundo o RD 1119/1989, do 15 de setembro.
- As de recreo acollidas ao réxime de Matrícula Turística.

1.2.2.6. O certificado de rexistro español/permiso de navegación

Documento integrado, expedido pola administración marítima española ás embarcacións incluídas dentro do ámbito de aplicación do Real decreto 544/2007, do 27 de abril, que acredita a inscrición da embarcación no Rexistro de matrícula de buques.

En consecuencia, a partir do 1 de outubro de 2007, as embarcacións de recreo inscritas na sétima lista e cuxa eslora se encontre comprendida entre 2,5 e 24 metros deberán ir provistas deste documento, en que figurarán as características principais da embarcación e os datos do seu propietario (o formato encóntrase no Anexo I do Real decreto anterior).

Esixencias

Será esixible para as embarcacións sen tripulación profesional.

As embarcacións con tripulación profesional usarán o modelo oficial de rol que lles corresponda, de acordo co previsto na Orde Ministerial do 18 de xaneiro de 2000, publicada no BOE número 28 do 02/02/2000 polo que se aproba o Regulamento sobre despacho de buques.

As embarcacións xa abandeiradas e rexistradas seguirán usando as licenzas de navegación de que van provistas ata que realicen algunha das operacións ou actos que motivan algún tipo de inscrición rexistral ou anotación en folla de asento, en cuxo momento substituiranse polo certificado de rexistro español-permiso de navegación que introduce o RD 544/07.

O anterior aplícase tamén ás embarcacións menores de 6 metros de eslora que non dispuñan de licenza de navegación, o encontrarse exentas desta última por aplicación do artigo 3.3do Regulamento sobre despacho de buques (O.M. do 18 de xaneiro de 2000 de máis arriba).

O propietario da embarcación debe proceder á renovación deste documento cada cinco anos. A variación dos datos ou a transferencia da propiedade dará lugar así mesmo a emisión dun novo certificado de rexistro español/permiso de navegación.

Regulación legal

A regulación do abandeiramento da matriculación das embarcacións de recreo na Lista sétima do Rexistro de matrícula de buques está no Real decreto 544/2007, do 27 de abril.

1.2.2.7. Inspección de Embarcacións de Recreo (ITB) e Certificado de Navegabilidade

Ata o 11 de marzo de 2000, os preceptivos recoñecementos e inspeccións a que deben someterse as embarcacións de recreo, cuxo resultado favorable permite a expedición ou renovación do Certificado de Navegabilidade, eran executados pola Administración Marítima.

A partir desa data, o recoñecemento inicial continuará sendo efectuado pola Administración Marítima. As demais inspeccións e recoñecementos serán executadas polas Entidades Colaboradoras de Inspección.

A forma de selección e os criterios e directrices de actuación das Entidades Colaboradoras de Inspección, o tipo e alcance dos recoñecementos e inspeccións e o novo formato do Certificado de Navegabilidade, defínense e detallan no Real decreto 1434/1999, do 10 de setembro.

As embarcacións que deben ser inspeccionadas polas Entidades Colaboradoras son:

- Lista 6ª: eslora entre 2.5 e 24 metros.
- Lista 7ª: eslora entre 6 e 24 metros.

O **Certificado de Navegabilidade** acredita que unha determinada embarcación cumpre as condicións esixidas regulamentariamente e dá constancia dos recoñecementos efectuados, a súa clase e a data dos próximos a realizar. Expídeo sempre a Administración Marítima, unha vez superado o recoñecemento inicial, agás as embarcacións con marcado CE" que están exentas do mesmo e a expedición do certificado será de forma automática.

O novo formato de Certificado de Navegabilidade, débese solicitar cando a data do próximo recoñecemento estea próxima ou prodúzase algunha circunstancia (cambio de motor, modificación importante, etc.) que requira unha inspección adicional.

Débese acudir a unha Entidade Colaboradora de Inspección, cunha antelación mínima de 15 días naturais á data de caducidade de Certificado de Navegabilidade, aínda que previamente se debe trocar o antigo Certificado de Navegabilidade polo novo na Capitanía Marítima.

A Entidade Colaboradora xuntará o novo Certificado cando leve a cabo o recoñecemento preceptivo de forma satisfactoria.

A non realización ou superación dos recoñecementos nos prazos establecidos supón a caducidade do Certificado de Navegabilidade.

Os propietarios das embarcacións de recreo son responsables do mantemento ao día das mesmas, segundo o Certificado de Navegabilidade.

Poderá ser considerada como infracción grave ou moi grave a navegación co Certificado caducado ou carecendo do mesmo, a realización de obras de transformación ou cambio de motor sen a correspondente autorización ou con infracción das normas que a regula e o falseamento de datos.

Na Capitanía Marítima informaranlle das Entidades Colaboradoras de inspección que existen na súa zona.

Prazos dos recoñecementos

Tipo de recoñecemento	**Lista**	**Características**	**Periodicidade**
Periódicos	7ª	L < 6 m	Sen Caducidade
Periódicos	7ª	6m <= L < 24m	Máximo 5 anos
Periódicos	6ª	2.5m <= L <24m	Máximo 5 anos
Intermedios	6ª	L >= 6 m	Entre o 2º e o 3º ano seguintes ao recoñecemento inicial ou periódico
Intermedios	7ª	L >= 15 m	Entre o 2º e o 3º ano seguintes ao recoñecemento inicial ou periódico
Intermedios	7ª	L >= 6 m (casco madeira)	Entre o 2º e o 3º ano seguintes ao recoñecemento inicial ou periódico

Adicionais	Todas 2.5m < L < 24m	Casos: Art. 3D
Extraordinarias	Todas 2.5m < L < 24m	Casos: Art. 3E

1.2.2.8. O seguro obrigatorio nas embarcacións que poden navegar pola Enseada

Desde o 1 de xullo de 1999, é obrigatorio dispor dun seguro de responsabilidade civil para as embarcacións de recreo, incluíndo as motos náuticas, segundo aparece regulado no RD 607/1999, do 16 de abril.

O seguro obrigatorio ten por obxecto cubrir a responsabilidade civil derivada dos danos materiais e persoais, así como prexuízos que sexan consecuencia deles, que por culpa ou neglixencia se causen a terceiros, ao porto ou ás instalacións marítimas, como consecuencia de colisión, abordaxe e, con carácter xeral, polos demais feitos derivados do uso de embarcacións nas augas marítimas españolas, así como polos esquiadores e obxectos que estas remolquen na mar.

O ámbito subxectivo do seguro obrigatorio abarca:

- Os navieiros ou propietarios de embarcacións de recreo ou deportivas
- As persoas debidamente autorizadas polo propietario que patroneen as mesmas
- As persoas que lles secunden no seu goberno e os esquiadores que poidan arrastrar a embarcación

Modalidades de seguro

Podemos distinguir as seguintes modalidades de seguro:

Seguro obrigatorio de embarcacións españolas

Todo navieiro ou propietario de embarcacións de recreo deberá ter un seguro que cubra a responsabilidade civil derivada da navegación das súas embarcacións ou estando as mesmas atracadas, etcétera.

Este seguro deberá cubrir os seguintes riscos:

a) Morte ou lesións corporais de terceiras persoas.
b) Danos materiais a terceiros.
c) Perdas económicas que sexan consecuencia directa dos danos relacionados nos parágrafos a) e b) anteriores.
d) Danos a buques por colisión ou sen contacto.

Ademais, agás pacto en contrario, será de conta do asegurador o pagamento das costas xudiciais e extraxudiciais inherentes á defensa do asegurado.

Seguro obrigatorio para participación en competicións

Ademais do seguro obrigatorio anteriormente sinalado, as embarcacións que participen en regatas, probas, competicións de todo tipo e os seus adestramentos, incluídas apostas e desafíos, deberán subscribir un seguro especial destinado a cubrir a responsabilidade civil dos intervenientes (Art. 3.2. RD 607/1999, do 16 de abril)

Seguro Voluntario

Ademais das sinaladas anteriormente, na póliza de seguro poderanse incluír outras coberturas que libremente se pacten entre o tomador do seguro e a entidade aseguradora coa finalidade de ampliar o ámbito e límites da cobertura.

Seguro obrigatorio de embarcacións estranxeiras

Os navieiros ou propietarios de embarcacións estranxeiras que naveguen polo mar español, no caso de que teñan entrada ou saída nun porto español, deberán contratar o seguro obrigatorio ou acreditar a existencia dun seguro co alcance e condicións prescritas no Real decreto 607/1999, do 16 de abril.

Documentación e infraccións

O xustificante de pagamento da prima do seguro do período en curso fará proba da vixencia do mesmo, sempre que conteña polo menos as seguintes especificacións:

- A entidade aseguradora que subscribe a cobertura.

- A identificación suficiente da embarcación asegurada.
- O período de cobertura con indicación da data e hora en que comezan e terminan os seus efectos.
- A indicación de que se trata da cobertura do seguro obrigatorio.

Esta documentación deberá obrar a bordo da embarcación. En caso de ser requirida polas autoridades competentes e non encontrarse a devandita documentación a bordo, o tomador disporá de cinco días hábiles para xustificar ante as mesmas a vixencia do seguro.

A navegación das embarcacións de recreo que non estean aseguradas na forma establecida, suporá unha infracción grave de acordo co que se dispón en capítulo III do Título IV da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de Portos do estado e da Mariña Mercante.

Lexislación

Para coñecer a regulación legal do seguro de embarcacións de recreo, teremos que estar, basicamente, ao que establecen, por un lado de forma xenérica a "Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro", así como ás seguintes disposicións que o regulan especificamente:

- Lei 27/1992 do 24 de novembro, de portos do estado e da mariña mercante.
- Real decreto 607/1999, do 16 de abril, por que se aproba o regulamento do seguro de responsabilidade civil de subscrición obrigatoria para embarcacións de recreo ou deportivas.

1.3. Normas de seguridade e recomendacións

Neste apartado recóllese a normativa relativa á práctica da navegación e precaucións a ter en conta antes de facerse ao mar.

1.3.1. Normas de seguridade de obrigado cumprimento

Equipos de seguridade obrigatoria a bordo das embarcacións de recreo.

A Orde FOM/1144/2003 do 28 de abril, coas modificacións introducidas pola Orde FOM/1076/2006, do 29 de marzo, regula os equipos de seguridade, salvamento, contra incendios, navegación e prevención de verteduras por augas sucias, que deben levar a bordo as embarcacións de recreo.

O ámbito de aplicación comprende todas as embarcacións de recreo definidas no artigo 2 do RD 1434/1999, do 10 de setembro, matriculadas ou que se pretendan matricular en España, así como ás embarcacións de matrícula doutros países que, de conformidade coa lexislación vixente, desexen desenvolver unha actividade con fins comerciais en augas marítimas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición (agás as exclusións contempladas na Orde).

A partir do 12 de agosto de 2003, data en que entrou en vigor esta orde:

- Todas as embarcacións de recreo que sexan matriculadas, están obrigadas a levar a bordo os elementos de seguridade, salvamento, contra incendios, navegación e de prevención de verteduras que lles corresponda en función da súa Zona de navegación.
- As embarcacións de recreo xa matriculadas á entrada en vigor desta Orde, deberán completar os elementos de seguridade que lles falten para cumprir con todos os requisitos que se establecen na mesma.

Queda excluído da Orde o equipo de radio-comunicacións, que deberá seguir cumprindo coas disposicións en vigor.

Zonas de navegación de recreo

Substitúense as Categorías de Navegación existentes polas novas:

Novas zonas de navegación

	Nova Zona de Navegación	**Distancia á costa**	**Antiga Categoría de Navegación**
Navegación Oceánica	Zona “1”	Ilimitada	A
Navegación en Alta Mar	Zona “2"	Ata 60 millas	B

Navegación en Alta Mar	Zona “3"	Ata 25 millas	C
Navegación en augas costeiras	Zona “4"	Ata 12 millas	
Navegación en augas costeiras	Zona “5"	Ata 5 millas	D-1
Navegación en augas costeiras	Zona “6"	Ata 2 millas	D-2
Navegación en augas protexidas	Zona “7”	Augas protexidas en xeral	

Embarcacións coa marca "CE"

Establécese a seguinte correspondencia entre as Categorías de Deseño das embarcacións coa marca "CE" e as Zonas de Navegación, podendo elixirse unha destas a efectos do material de seguridade que debe levar a bordo:

Datos

Categoría de deseño (Anexo I, I del R.D. 2127/2004)	**Zonas de navegación correspondentes**
A: Oceánicas	1,2,3,4,5,6,7
B: Alta Mar	2,3,4,5,6,7
C: Augas costeiras	4,5,6,7
D: Augas protexidas	7

1.3.2. Consellos para a navegación

Para navegar, debe ter presente os seguintes consellos:

1. Antes de facerse ao mar

Comprobe o bo estado da embarcación e revise o bo funcionamento e estado de:

- Equipos de navegación e comunicacións
- Motores, sistema eléctrico e niveis (aceite, combustible e auga)
- Aparello
- Equipo de seguridade

a) Informarse da previsión meteorolóxica da zona onde se pretende navegar, evitando a saída en caso de mal tempo ou mala visibilidade.
b) Informar da data/hora prevista de saída/chegada e porto de saída/destino, a fin de poder recibir aviso de calquera eventualidade, evitando así que transcorran unhas horas que poderían resultar vitais en calquera emerxencia. Comunique calquera cambio de destino. En resumo, debe realizar un plan de navegación e comunicarao ao club náutico ou a alguén en terra, procurando non alteralo agás forza maior.
c) Informar das características do buque, tanto no punto de saída como no de destino, a fin da mellor identificación da embarcación:
   - Nome do barco
   - Tripulación (Datos dos mesmos)
   - Tipo, cor, formas das superestruturas, paus, etc.
   - Nacionalidade e distintivo de chamada
   - Número e nome de persoas a bordo
   - Equipos de comunicacións que dispón
   - Teléfono de contacto e persoas coas que contactar en caso de emerxencia
d) Teña ao día a súa titulación náutica e a documentación regulamentaria, de acordo coa súa embarcación e navegacións a realizar.
e) Dispoña de información suficiente da ruta e portos que espera visitar: cartas náuticas, derroteiros, libro de faros, balizamentos, lugares de fondeo, amarres dispoñibles, etc. Non esqueza que está terminantemente prohibido amarrarse ás boias de balizamento.
f) Non embarque na súa embarcación máis tripulantes que os permitidos.
g) Ten á súa disposición un teléfono gratuíto de emerxencias (900 202 202), para utilizar en alertas para persoas que desde terra poidan advertir unha

situación de perigo no mar (avistamento de bengalas, familiares que non teñen noticias de persoas a bordo de embarcacións de recreo, etc)

2. Recomendacións básicas de seguridade

Balsas salvavidas

• Afirmar correctamente a balsa nun lugar despexado.
• Se ten que empregara lea ben as instrucións de uso, reúne o material a evacuar (sen esquecer a radiobaliza) e amarre o cabo de retida ao barco).
• Procure non mollarse ao subir a bordo da balsa e corte o cabo de retida no último momento.
• Unha vez a bordo, comprobe o seu estado (inflado, válvulas), amarre o material e reparta ben o peso. Largue a áncora flotante.
• Reparta pastillas contra o mareo e distribúa quendas de garda. Active a súa radiobaliza se non o fixo aínda.

Chalecos salvavidas

• Manteña os chalecos en bo estado e completos (con luz, silbato, bandas reflectantes, correas e peches, etc.)
• Leve a bordo tanto chalecos como tripulantes, todo en bo estado.
• Os nenos deben usar chalecos axeitados á súa talla.
• En caso de mal tempo leve posto o chaleco de forma permanente.
• Úseo sempre en moto náutica, windsurf, vela lixeira e mal tempo.

Traxes de supervivencia

• O traxe debe pórse con facilidade sobre a roupa e cubrir todo o corpo agás o rostro.
• Debe permitirlle moverse con relativa soltura.
• Si se lanza á auga con el posto, fágao desde unha altura prudencial, sen que se lle descoloque, lle entre auga ou prodúzalle algunha lesión.

Arneses de seguridade

• Afágase ao uso do arnés e adápteo á súa talla e aos seus movementos.
• Suxeite seu arnés se o tempo empeora. Evitará o accidente de caer á auga.
• Debe consistir nunha cinta, en lugar dun cabo, e afirmarse ao lombo.

3. Se avista ou recibe sinais dunha embarcación en perigo nas súas proximidades

• Debe acudir o máis rapidamente no seu auxilio, sempre que non poña en perigo a súa propia seguridade.
• Póñase en contacto (VHF canle 16 ou 2.182 Khz) co Centro de Salvamento Marítimo ou Estación Radiocosteira máis próxima e contacte con outros buques nas súas proximidades.
• Se non dispón de equipos de comunicación, advirta a outras embarcacións próximas con sinais de socorro. Se non pode prestar axuda, diríxase ao porto máis próximo para informar da situación.

1.4. Xunta de Galicia

Aparte de todo o anteriormente citado e como competencia nos asuntos sobre tráfico portuario e outros que puideran interesar facemos unha enumeración das competencias da Xunta de Galicia en materia de tráfico pola Enseada de san Simón.

1.4.1. Consellería do Mar

A **Consellería do Mar** da Xunta de Galicia ten competencias en pesca, acuicultura e instalacións portuarias. En 2009 fíxose cargo da xestión dos Portos de Galicia, que ata daquela pertenceran á consellería de Política Territorial.

Estrutura interna

Secretarías e Direccións Xerais

Ademais da necesaria Secretaría Xeral da Consellería, a Consellería do Mar conta coas seguintes direccións xerais:

- Dirección xeral de Desenvolvemento pesqueiro.
- Dirección xeral de Ordenación e xestión dos recursos mariños

- Dirección xeral de Competitividade e innovación tecnolóxica

Entes asociados

- Instituto Tecnolóxico para o Control do Medio Mariño
- Portos de Galicia

1.4.2. Portos de Galicia

Portos de Galicia é un ente público adscrito á Consellería do Mar que administra aos portos dependentes da Xunta de Galicia.

Comezou as súas actividades en 1996 e xestiona, conserva e explota o desenvolvemento dos 122 portos e instalacións portuarias de Galiza, nos que se desenvolven actividades pesqueiras, marisqueiras, comerciais e náutico-deportivas.

En Galiza existen seis portos de interese xeral que son xestionados polas súas respectivas autoridades portuarias: porto de Ferrol-San Cibrao, porto da Coruña, porto de Vilagarcía, porto de Marín e porto de Vigo.

1.5. Conclusións

Resumindo, segundo todo o anteriormente citado, a xestión e burocracia inherente para a creación dunha ruta en barco na Enseada, terá que ter en conta o seguinte:

1. Permisos:

A competencia dos permisos de navegabilidade correspóndelle á Capitanía marítima de Vigo.

A competencia dos permisos para a creación da ruta correspóndelle a Portos de Galicia (como encargada do tráfico en augas interiores).

2. Requisitos para a tripulación:

Titulación profesional de Patrón Portuario

3. Requisitos para a embarcación:

a) Abandeiramento
b) Indicativo de Matrícula
c) Rexistro de matrícula

Posibilidades de listaxe:

Lista Segunda: rexistraranse os buques de construción nacional ou importados de acordo coa lexislación vixente que se dediquen ao transporte marítimo de pasaxeiros, de mercadorías ou de ambos os dous.

Lista Sexta: rexistraranse as embarcacións deportivas ou de recreo que se exploten con fins lucrativas.

Lista Sétima: rexistraranse as embarcacións de construción nacional ou debidamente importadas, de calquera tipo, de eslora superior aos 2,5 metros, cuxo uso exclusivo sexa a práctica do deporte ou recreo sen propósito lucrativo ou a pesca non profesional.

d) A patente de navegación

e) O Despacho de buques

f) O certificado de rexistro español/permiso de navegación

g) Inspección de Embarcacións de Recreo (ITB) e Certificado de Navegabilidade

h) O seguro obrigatorio

PERMISOS PARA NAVEGAR POLA ENSEADA	
- Capitanía marítima de Vigo.	Permisos de navegabilidade
- Portos de Galicia	Creación da ruta en augas interiores

REQUISITOS PARA NAVEGAR
Tripulación
Titulación adecuada (preferentemente: Titulación profesional de Patrón Portuario)
Embarcación
Abandeiramento
Indicativo de Matrícula
Rexistro de matrícula (preferentemente: Lista Sexta)
A patente de navegación
O Despacho de buques

O certificado de rexistro español/permiso de navegación
Inspección de Embarcacións de Recreo (ITB) e Certificado de Navegabilidade
O seguro obrigatorio

5.3. ESTUDO SOBRE NECESIDADES TÉCNICAS PARA A NAVEGACIÓN

Non se pretende neste apartado do informe facer unha exhaustiva enumeración de condicións de navegabilidade, nin facer unha enumeración dos conceptos que definen ou determinan a navegación, máis alá das nosas intencións, consideramos que estes condicionantes deben de ser resoltos polos patróns das embarcacións contratadas para as rutas pola Enseada.

Este apartado pretende establecer cales son as rutas máis doadas en función da realidade física marcada pola altura dos fondos da Enseada, e despois facer unha enumeración das características das embarcacións máis idóneas para as rutas (determinadas por eses fondos e os lugares de atraque), en función das súa listaxes de rexistro, das súas esloras (para a capacidade de aforo de visitantes) e das súas situacións legais.

2.1. Navegación interior

A navegación planeada, pódese considerar, polas características das rutas que se pretenden, como **navegación interior**, esta terminoloxía é a que se da en contraposición da navegación que se realiza nos mares e océanos, xa que se desenvolve nos cursos de auga interiores dos continentes, xa sexan naturais, como ríos ou lagos, ou artificiais (os canais navegables). Considérase tamén a navegación que se leva a cabo nunha vía natural que se forma pola distribución das diferentes illas nos arquipélagos, e/ou outras formacións xeográficas na auga, como é o noso caso.

Non existen condicionantes especiais para a navegación polo interior das rías (sobre todo neste caso de fondo de ría) máis alá das alturas acadadas polos fondos ou os sistemas de correntes das augas (que no caso da Enseada de San Simón influiría só na navegación á vela e sobre todo para determinadas manobras de entrada e saída de Rande.

Estes condicionantes deberanse ter en conta polos patróns pois aínda que pareza unha travesía doada, os seus antecedentes históricos poden resultar dramáticos si recordamos o caso da "Monchita", a embarcación que nos anos 50 do século pasado naufragou en San Simón cun saldo de mortos arrepiante. Aínda que todo apunta a que o accidente foi debido a un exceso de aforo no barco, o que nos pon de novo en aviso sobre a responsabilidade do capitán da embarcación na travesía.

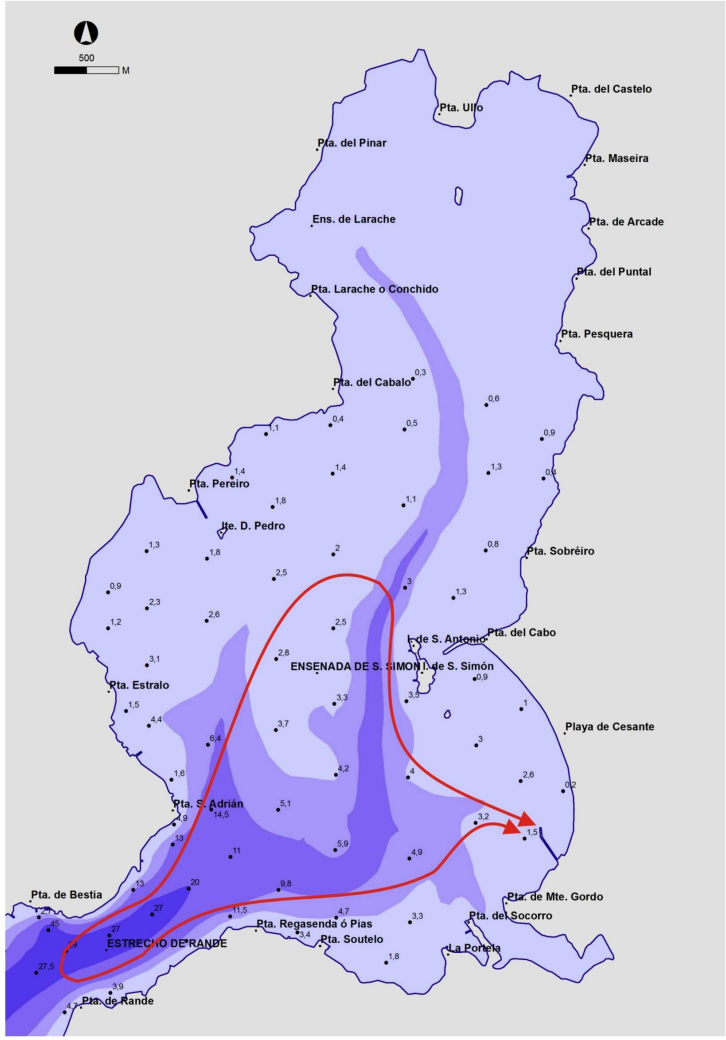
As cartas mariñas da Enseada a un nivel de escala de 1/30.000, marcan as posibilidades das rutas, freadas á altura de San Simón pola aparición de areeiros na cabeceira da ría. As alturas obtidas nas batimetría condicionan tamén as posibles zonas de atraque, Porto de Cesantes, Porto da Fabrica do Alemán, Porto da Regasenda... que estarán mediatizadas polo ritmo das mareas (a falla dunha reestruturación ou reforma dos seus peiraos).

Hai que ter en conta tamén o réxime climático da Enseada, con fortes ventos do norte no inverno que producen fortes marusías, ben coñecidas polos mariñeiros que faenan na Enseada.

Presentamos a continuación as nosas propostas de rutas, moitas delas están mediatizadas pola tipoloxía da embarcación que as realizará, sobre todo en función das alturas dos fondos:

RUTAS EN BARCO POLA ENSEADA DE SAN SIMÓN

Nome da ruta: **"Enseada"**



Saída:
Porto de Cesantes

Chegada:
Porto de Cesantes

Paradas:
Sen paradas

Duración:
2 horas

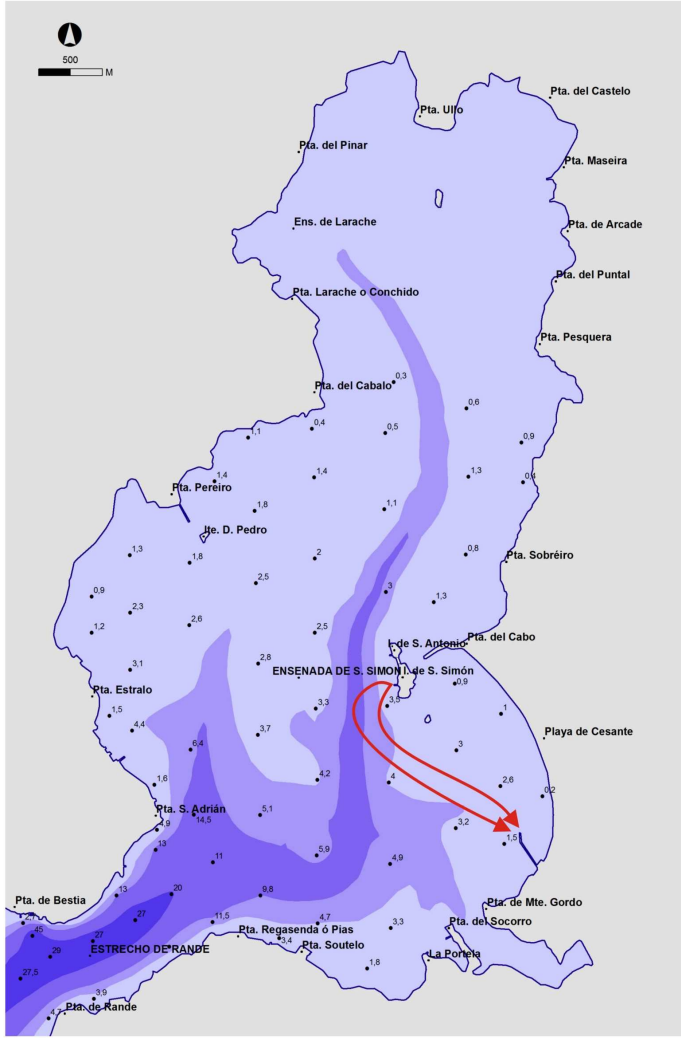
Condicionantes:
Mareas á hora de atracar en Cesantes

Proposta de embarcación:
Catamarán ou semellante

Propostas de mellora:
Ampliación do pantalán do porto de Cesantes.

RUTAS EN BARCO POLA ENSEADA DE SAN SIMÓN

Nome da ruta: **"San Simón"**



Saída:
Porto de Cesantes

Chegada:
Porto de Cesantes

Paradas:
Na Illa de San Simón

Duración:
3 horas

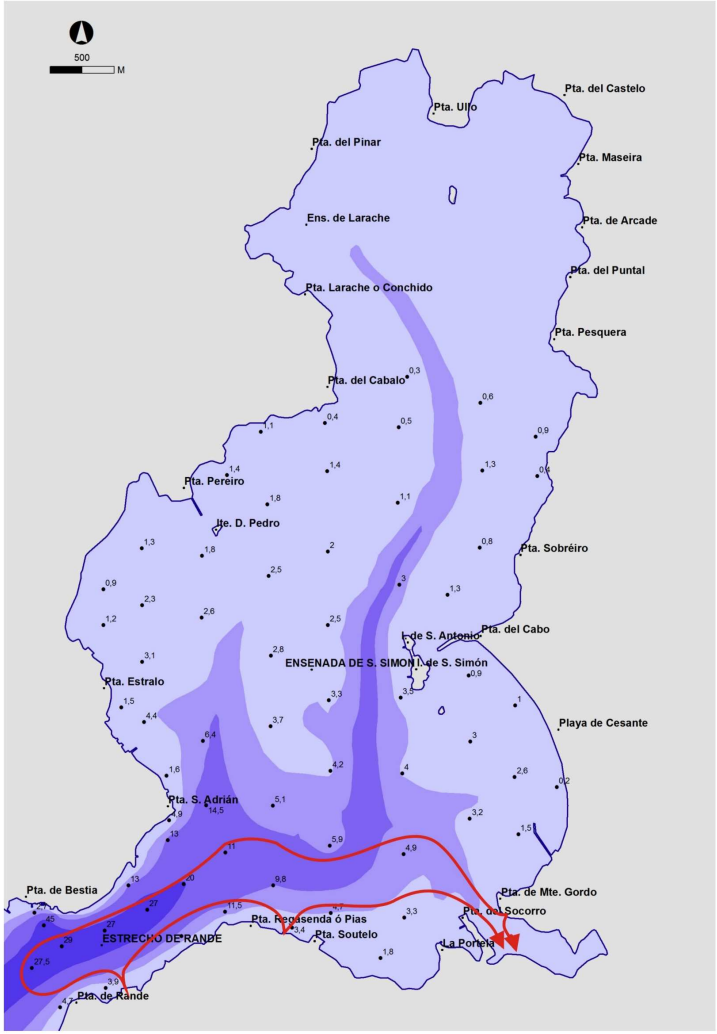
Condicionantes:
Mareas á hora de atracar en Cesantes

Proposta de embarcación:
Catamarán ou semellante

Propostas de mellora:
Ampliación do pantalán do porto de Cesantes.

RUTAS EN BARCO POLA ENSEADA DE SAN SIMÓN

Nome da ruta: **"Embarcacións tradicionais"**



Saída:
Pantalán na Portela

Chegada:
Pantalán na Portela

Paradas:
Monte da Canteira (ao leste da Portela) para ver as telleiras; Peirao da Regasenda; Peirao da "Fábrica do Alemán"

Duración:
3 horas

Condicionantes:
Mareas á hora de atracar na Portela

Proposta de embarcación:
Embarcacións tradicionas sen quilla

Propostas de mellora:
Reparación dos peiraos e limpeza da Marisma do Albedosa

2.1. Tipos de embarcación

Á hora de establecer o modelo de embarcación para as rutas é importante ter en conta dous factores: o aforo e a ficha de rexistro. Os dous por motivos obvios, un para o volume de visitantes e o outro pola necesidade de legalizar e ter todos os papeis da ruta en regra.

A enumeración de tipoloxías que aparece a continuación está realizadas tamén en función da dispoñibilidade que podemos ter entorno á Ría de Vigo ou espazos portuarios achegados que non encarezan en travesías de vida o prezo das embarcacións.

2.1.1. Catamarán

Un catamarán é un tipo de embarcación ou buque que consiste en dous cascos unidos por un marco, pode estar propulsada á vela ou motor.

A embarcación é orixinaria das illas de Polinesia e é de aí de onde procede o seu nome: do tamil "katumaram", de katu, paquete e maram, árbore (troncos unidos). Era a embarcación utilizada polas tribos de polinesia para os seus transportes entre illas.

Deseño tipo "Foilcat"

O deseño foi aplicado aos barcos novos para a creación da embarcación máis común na actualidade para a dedicación ao lecer. A partir do concepto que representa este tipo de buque xurdiron novas propostas, deseños e patentes, que deron lugar aos coñecidos como FOILCAT ou o WAVE-PIERCING de dous cascos flotantes.

Deseño tipo "Wave-piercing"

Aínda que podemos encontrar diversas unidades navegando polo mundo empregadas como embarcacións de pesca, ou auxiliares; principalmente existen grandes catamaráns operando como buques de pasaxe, especialmente como "ferrys".

Estas embarcacións son comúns no transporte de pasaxeiros que se realizan entre a veira norte e o sur da Ría de Vigo, a empresa encargada deste transporte é a navieira "Mar de Ons", que asumiu dende 1998, a totalidade do Transporte de Pasaxeiros na Ría de Vigo. Esta empresa conta na actualidade con dous potentes catamaráns de capacidade superior a 500 pasaxeiros.

2.1.2. Embarcacións tradicionais

Faremos a continuación unha enumeración das embarcacións tradicionais das que podemos dispor na nosa ría:

2.1.2.1. O "Chasula", barco cerqueiro

Denominada tradicionalmente como "tarrafa", é o tipo de embarcación tradicional utilizada comunmente para a pesca de cerco, unha forma de pesca que se realiza rodeando o banco de peixes e pechando o copo pola parte inferior mediante a xareta. É o xeito de pesca de especies tan populares como a sardiña, a xarda, o xurelo, a anchoa, etc.. A embarcación é representativa do patrimonio marítimo galego. Tamén se utilizaba no corricán por medio dos chincolos (varas que se sitúan na proa para pesca de bonito).

Ten unha eslora de máis de 12 metros, leva cuberta con dous paus cabina (que simula as escotillas das bodegas), ponte e garda.

A empresa "INICIATIVAS TRADICIONALES MARÍTIMAS SL" pon a disposición do público o "Chasula" unha embarcación cerqueira do ano 1958 recuperada para o transporte de viaxeiros en travesías culturais.

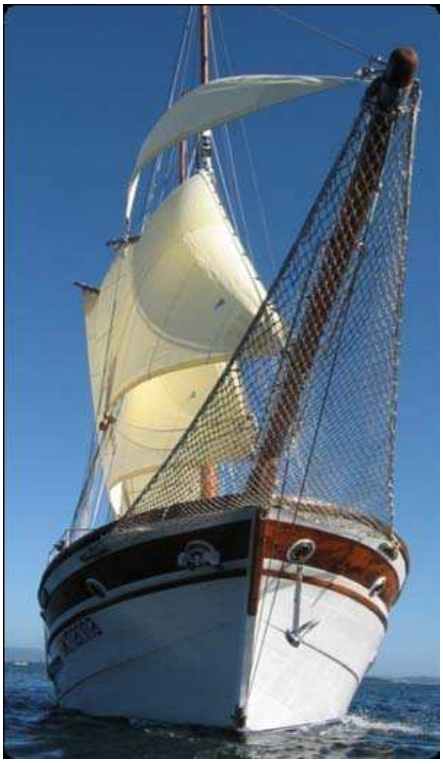
Foto do "Chasula"

2.1.2.2. A Goleta "Raquel C."

A Goleta é a embarcación clásica da pesca de altura máis estendida por todo o mundo, construída dende Escocia ata Grecia, foi o barco utilizado para a pesca, entre outros lugares, en Terranova.

Hoxe entrarían a gama dos grandes veleiros clásicos, rehabilitados para a potenciación do patrimonio cultural náutico e deportivo.

Non oso entorno atopamos un bo exemplo de barco de pesca rehabilitado en goleta de dous paus, e utilizada como barco escola, trátase do "Raquel C.", definido polos seus propietarios como "Goleta clásica".



Imaxe da embarcación "Raquel C"

As súas características son as seguintes: Eslora: 20,35 m.; manga.5,65 m.; calado:2,30 m.; capacidade: 20 pasaxeiros; equipado con cocina, salón, 15 liteiras e 2 baños.

A empresa que se encarga da súa xestión é o "CLUB ESCUELA DE VELA GROVE"

2.1.2.3. O "Nauja", veleiro clásico

O Nauja é outra das embarcacións "tradicionais" das que se pode dispoñer no noso entorno inmediato, aínda que non é unha embarcación galega, ten o atractivo de ser un barco con moita historia, ben documentada, ás súas costas.

É un veleiro de dous paus e 24 metros de eslora botado e fabricado, hai 80 anos, en Dinamarca, para faenar nas costas das illas Feroe. Realmente nunca chegou a viaxar as illas Feroe, senón que foi adquirido polo Ministerio de Defensa Marítima de Dinamarca para realizar labores de inspección na costa danesa, tendo unha participación moi activa de vixilancia da costa durante a segunda guerra mundial.

Imaxe do "Nauja"

Tras moitos avatares o barco foi decomisado polas forzas de Seguridade do Estado nunha operación antidroga, e finalmente solicitado ao xuíz pola Sociedade Española de Cetáceos-SEC, co obxectivo da súa restauración co e poder realizar campañas de investigación e educación ambiental, así foi cedido en uso e custodia desenvolvendo a súa labor no Mar de Alborán.

Hoxe en día o Nauja converteuse na plataforma da investigación e interpretación das Rías e mares galegos, desenvolvendo as súas actividades dentro de dous ámbitos ben definidos: a investigación científica e conservación nas que é fundamental a vinculación coas actividades da CEMMA, ONG adicada ao estudo das tartarugas e mamíferos mariños das nosas costas.

Na actualidade realiza actividades ambientais, por medio da "Coordinadora para o Estudio de Mamíferos Mariños" (CEMMA) e a empresa "ACQUAVISION GALICIA" quen conxuntaron os seus esforzos para recuperar a embarcación.

2.1.2.4. Outras posibles embarcacións tradicionais

Facemos unha escolma dos tipos de embarcacións tradicionais que se poden atopar entre as asociacións culturais asociadas coa recuperación deste apartado da noso patrimonio:

-Veleiro da **clase Dragón** de 8,90 metros de eslora

-**Dorna nai** de 8 metros de eslora

-**Dorna de tope** de 7,50m de eslora e 2,30 de manga

-**Carocho do Rio Miño** de 7 metros de eslora

-**Dorna de calime** de 5,8 metros (10 cuartas)

-**Bote de popa pechada**, de 5 metros de eslora.

-**Chalana ou gamela de proa**, de 4,50 metros de eslora

-**Gamela coruxeira** de 4,30 metros de eslora

-(...)

5.4. OUTRAS PROPOSTAS DE RUTAS

Ademais das rutas marítimas propostas propóñense outras rutas por terra coas que se pretende a recuperación e gozo de diferentes elementos situados nos roteiros. Os roteiros están detallados no Apendice XX.

Ruta das Telleiras:

Lugares de interese: Telleiras, Viveiros de Punta Canteira, Barras do Alvedosa, Porto de Cesantes.

Total lugares: 4

Ruta da Regasenda :

Lugares de interese: Fábrica de Regasenda, Casa de Regasenda, Peirao de Regasenda.

Total lugares: 3

Ruta de Rande:

Lugares de interese: Forte de Rande, Ponte de Rande, Cargadoiro Coto-Wagner, Lugar de Rande, Fábrica do Alemán, Cargadoiro tipo cantilever.

Total lugares: 6

Ruta de Cesantes:

Lugares de interese: Porto de Cesantes, Estaleiro Imáns Loureiro, Casetas mariñeiras, Viveiros na Punta do Cabo.

Total lugares: 4

Ruta de Punta Socorro:

Lugares de interese: Fábrica da Fedora, Porto dos Borrachos, IME, Portocedeira, Fábrica de salga.

Total lugares: 5

Ruta marítima de San Simón:

Lugares de interese: San Simón.

Total lugares: "2"

Ruta marítima da Enseada:

Lugares de interese: Enseada de San Simón (necesitariase unha guía xeral para a travesía en barco).

Total lugares: "1"

Ruta marítima en embarcacións tradicionais:

Lugares de interese: Monte da Canteira; Peirao da Regasenda; Peirao da "Fábrica do Alemán".

Total lugares: "3"

5.4.1. Posibilidades de facer paseos marítimos pola costa de Redondela a partir da Lei de Costas

Os datos que aparecen a continuación representan o envorcado da Lei de costas no que atinxe á vontade de construción de paseos marítimos ou o procedemento para recuperar as zonas de tránsito costeiras por parte das administracións locais. Estes datos poden influír na decisión por parte do Concello redondelán sobre a creación do Paseo Marítimo pola Punta das Telleiras (Paseo Marítimo das Telleiras do Monte da Canteira), o da Punta Socorro, Praia de Cesantes, ou para calquera paseo marítimo que se queira acometer.

É unha lei redactada especificamente para a recuperación medioambiental da costa e do seu desenvolvemento sostible, ademais de para recuperar a costa para a cidadanía, neste último sentido é especialmente relevante a Sección 2 do capitulo de Servidumes, A Servidume de tránsito.

A lei de Costas di:

Exposición de motivos dos porqués da lei: Entre outros, establecer as *"medidas que garanticen la conservación de estos espacios singularmente sensibles al deterioro, (...)e que garanticen la rentabilidad o valor social del medio"*.

"Se ha producido además con demasiada frecuencia la desnaturalización de porciones del dominio público litoral, no sólo porque se ha reconocido la propiedad particular, sino también por la privatización de hecho que ha supuesto el otorgamiento de determinadas concesiones y la carencia de accesos públicos, con el resultado de que ciertas extensiones de la ribera del mar han quedado injustificadamente sustraídas al disfrute de la colectividad."

"Este doble fenómeno de destrucción y privatización del litoral, que amenaza extenderse a toda su longitud, exige de modo apremiante una solución clara e inequívoca, acorde con la naturaleza de estos bienes, y que, con una perspectiva de futuro, tenga como objetivos la defensa de su equilibrio y su progreso físico, la protección y conservación de sus valores y virtualidades naturales y culturales, el aprovechamiento racional de sus recursos, la garantía de su uso y disfrute abierto a todos, con excepciones plenamente justificadas por el interés colectivo y estrictamente limitadas en el tiempo y en el espacio, y con la adopción de las adecuadas medidas de restauración".

Segundo toda esta exposición os paseos costeiros estarían máis que xustificados, pero sigue:

"La presente Ley viene, además, a cumplir el mandato expreso en nuestra Constitución, que en su artículo 132.2 ha declarado que son bienes de dominio público estatal los que determine la Ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental."

"En las cuestiones de dominio,(…), se vuelve a los orígenes de nuestra tradición,(…), al reafirmar la calificación del mar y su ribera como patrimonio colectivo, siguiendo el mandato constitucional, en concordancia con el artículo 399.1 del Código Civil. La Ley cierra el paréntesis de signo privatizador que inició la Ley de Aguas de 1866 con un equívoco respecto a los derechos legítimamente adquiridos, que no deberían ser otros que los concesionales, (…). La presente Ley establece la prevalencia de la publicidad de este dominio natural, y posibilita además su inscripción registral, arbitrándose también otras medidas para coordinar la actuación de la

Administración y el Registro de la Propiedad, con el fin evitar los perjuicios ocasionados por su inexistencia. De este modo, se excluye la posibilidad de consolidar la apropiación por particulares de terrenos de dominio público."

"(…) Con la derogación además de la Ley de 1918 sobre Paseos Marítimos, y derogada ya, por la nueva Ley de Aguas, la de Desecación y Saneamiento de Marismas, de aquella misma fecha, la presente Ley se propone justamente lo contrario; no sólo mantener en este dominio público los espacios que reúnen las características naturales del medio, sino además establecer mecanismos que favorezcan la incorporación de terrenos al dominio público, ampliando la estrecha franja costera que actualmente tiene esta calificación demanial."

A lei garante o acceso á costa:

"Asimismo se actualiza la denominación y el régimen de la anterior servidumbre de vigilancia, sustituyéndola por la de tránsito público, y se mantiene la de paso o acceso al mar, previendo la existencia de lo necesario para garantizar el uso público del mar y su ribera."

"En el marco del respeto general a los derechos legalmente adquiridos, el criterio básico que se utiliza consiste en establecer la plena aplicabilidad de las disposiciones de la Ley sobre la zona de servidumbre de protección y de influencia únicamente a los tramos de costa que todavía no están urbanizados y en los que los propietarios del suelo no tienen un derecho de aprovechamiento consolidado conforme a la legislación urbanística.

"En este contexto, se regula con precisión la situación de las edificaciones existentes que resulten incompatibles con las disposiciones de la nueva Ley. Si se construyeron ilegalmente, se abre la posibilidad de legalizarlas, cuando sea posible por razones de interés público. Si se construyeron legalmente, se respetan los derechos adquiridos, atemperando la situación de la obra a la naturaleza del terreno en que se emplaza. ***Si está en el dominio público, se mantiene la concesión hasta su vencimiento; si está en la zona de servidumbre de tránsito, queda fuera de ordenación con las consecuencias previstas en la actual legislación urbanística****; por último, si está en el resto de la zona de servidumbre de protección, se permiten obras de reparación y mejora de cualquier tipo, siempre que, lógicamente, no supongan aumento de volumen de las ya existentes.*

Xa en concreto no articulado desenvolven todas estas ideas planeadas como obxectivos da lei, e interesaría o seguinte:

Art. 8*: (…) no se admitirán más derechos que los de uso y aprovechamiento adquiridos de acuerdo con la presente Ley, careciendo de todo valor optativo frente al dominio público las detentaciones privadas, por prolongadas que sean en el tiempo y aunque aparezcan amparadas por asientos del Registro de la Propiedad.*

10. *2. La Administración del Estado tiene la facultad de recuperación posesoria, de oficio y en cualquier tiempo sobre dichos bienes, según el procedimiento que se establezca reglamentariamente.*

CAPITULO III Deslindes

12. *1. El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier persona interesada, y será aprobado por la Administración del Estado.*

TITULO II Limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre

21. *1. A efectos de lo previsto en el artículo anterior, los terrenos colindantes con el dominio público marítimo-terrestre estarán sujetos a las limitaciones y servidumbres que se determinan en el presente título, prevaleciendo sobre la interposición de cualquier acción. Las servidumbres serán imprescriptibles en todo caso.*

23. *1.* ***La servidumbre de protección*** *recaerá sobre una zona de* ***100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.***

24. *1. En los terrenos comprendidos en esta zona se podrán realizar sin necesidad de autorización cultivos y plantaciones, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27*

2. En los primeros 20 metros de esta zona (…) no podrán llevarse a cabo cerramientos, salvo en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

SECCIÓN 2ª Servidumbre de tránsito

27. *1. La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de* ***6 metros****, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona* ***deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento****, salvo en espacios especialmente protegidos.*

27.2. En lugares de tránsito difícil o peligrosos dicha anchura podrá ampliarse en lo que resulte necesario, hasta un máximo de 20 metros.

3. Esta zona podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el dominio público marítimo-terrestre. En tal caso se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en condiciones análogas, en la forma en que se señale por la Administración del Estado. ***También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos****.*

SECCIÓN 3ª Servidumbre de acceso al mar

28. *1. La servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá, en la forma que se determina en los números siguientes, sobre los terrenos colindantes o contiguos al dominio público marítimo-terrestre, en la longitud y anchura que demanden la naturaleza y finalidad del acceso.*

28.2. Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, en las zonas urbanas y urbanizables, los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros, y los peatonales, 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación.

3. Se declaran de utilidad pública, a efectos de la expropiación o de la imposición de la servidumbre de paso por la Administración del Estado, los terrenos necesarios para la realización o modificación de otros accesos públicos al mar y aparcamientos, no incluidos en el apartado anterior.

TITULO III Utilización del dominio público marítimo-terrestre CAPITULO PRIMERO Disposiciones generales

31. *1.* ***La utilización del dominio público marítimo-terrestre*** *y, en todo caso, del mar y su ribera* ***será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear****, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a esta Ley.*

31.5. Los paseos marítimos se localizarán fuera de la ribera del mar y serán preferentemente peatonales.

91. *1. Las infracciones se clasificarán en leves y graves.*

2. Serán infracciones graves: d) La interrupción de los accesos públicos al mar y de la servidumbre de tránsito.

97. *1. Para las infracciones graves, la sanción será:*

a) En los supuestos de los apartados a), d), f), g) e i) del artículo 91.2, multa de hasta 50 millones de pesetas.

111. *1. Tendrán la calificación de obras de interés general y serán competencia de la Administración del Estado : c) Las de acceso público al mar no previstas en el planteamiento urbanístico*

Para o caso dos paseos que planeamos neste Plan de potenciación Turística afecta a seguinte disposición transitoria:

1ª . *1.-En virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución, los titulares de espacios de la zona marítimo-terrestre, playa y mar territorial que hubieran sido declarados de propiedad particular por sentencia judicial firme anterior a la entrada en vigor de la presente Ley pasarán a ser titulares de un derecho de ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre, a cuyo efecto deberán solicitar la correspondiente concesión en el plazo de un año a contar desde la mencionada fecha. La concesión se otorgará por treinta años, prorrogables por otros treinta, respetando los usos y aprovechamientos existentes, sin obligación de abonar canon, y se inscribirá en el Registro a que se refiere el artículo 37.3.*

7ª. *2. En los casos en que se pretenda la ocupación de terrenos de dominio público todavía no deslindados conforme a lo previsto en esta Ley el peticionario deberá solicitar el deslinde, a su costa, simultáneamente con la solicitud de concesión o autorización, pudiendo tramitarse al mismo tiempo ambos expedientes de deslinde y concesión. En caso de solicitud de concesión, su otorgamiento no podrá ser previo a la aprobación del deslinde.*

Igualmente las obras a realizar por las Administraciones Públicas no podrán ejecutarse sin que exista deslinde aprobado.

Os paseos marítimos son elementos "artificiais" que actúan como límite e transición entre os medios terrestres e marítimos, ademais serven de barreira contra a presión urbanística. Este tipo de obra fomentouse dende os anos oitenta precisamente, e principalmente, dende a aparición da "Ley de Costas en 1988". Aínda que o que se buscaban eran solucións ante la degradación litoral, converteuse nun elemento de ordenación urbana.

Qué se traduce de todo isto:

1. Que os paseos marítimos se poden realizar na franxa costeira de servidume de 6 metros.

2. Que os propietarios particulares dos terreos en cuestión non poden facer nada nesa marxe de protección (agás que teñan un convenio coa autoridade costeira para a explotación dun recurso mariño).

3. Que se pode, e debe, deslindar a propiedade para ter constancia da franxa afectada (a solicitude de parte ou de oficio).

4. Que é posible solicitar ese deslinde á administración de costas, (con cargo ao Concello, hai que considerar que o prezo do deslinde non pode ser moi alto pois se trata de realizar uns planos sobre a franxa costeira…).

5. Que a lei de costas protexe e impulsa para acometer ditas obras de recuperación do litoral para a cidadanía. Pretende establecer mecanismos que favorezan a incorporación de terreos ao dominio público, ampliando a estreita franxa costeira

6. Que a administración estatal de Costas en cumprimento da lei ten que poñer todos os medios ao seu alcance para facer viable esa servidume de tránsito pola costa.

7. Carecen valor, fronte ao dominio público, as propiedades privadas, por prolongadas que sexan no tempo e aínda que aparezan amparadas por asentos do Rexistro da Propiedade.

8. A Administración do Estado ten a facultade de recuperación posesoria sobre a costa.

9. A utilización do dominio público marítimo-terrestre e, en todo caso, do mar e a súa ribeira será libre, pública e gratuíta para os usos comúns e acordes coa súa natureza, tales como (entre outros): pasear.