

REAL DECRETO 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

Los artículos 7.4 y 81.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante vinculan las navegaciones de interés público con la finalidad de garantizar la suficiencia de los servicios de transporte regular para los territorios españoles no peninsulares.

De acuerdo con ello, y por la facultad prevista en la disposición final tercera de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se atribuyen al Gobierno, en el ámbito de las competencias del Estado, la posibilidad de adoptar medidas tendentes a lograr dicho fin, cuales son las obligaciones de servicio público y los contratos de navegación de interés público.

Esta preocupación por el aseguramiento de los tráficos con los territorios españoles no peninsulares, viene a ser la concreción del artículo 138.1 de la Constitución, cuando señala que el Estado atenderá, en particular, a las circunstancias del hecho insular al garantizar la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de nuestro texto fundamental. El citado artículo se halla también en íntima conexión con el 158.1 donde se hace referencia a la garantía de un nivel mínimo en la prestación de los servicios públicos fundamentales en todo el territorio español.

La regulación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en esta materia es plenamente conforme con el Reglamento (CEE) 3577/1992 del Consejo de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), cuando en uno de sus considerandos permite la introducción de determinadas obligaciones a los navieros a fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con territorios no peninsulares, siempre que no existan distinciones por motivos de nacionalidad o residencia.

Asimismo resulta perfectamente ajustada a la dicción del artículo 4 del citado Reglamento, en el que se prevé la posibilidad de que los Estados miembros celebren contratos de servicio público o impongan obligaciones de servicio público, de forma no discriminatoria, a las empresas navieras que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas, como condición para la prestación de servicios de cabotaje.

Ello concuerda con la exigencia del artículo 16 del Tratado de Roma, en virtud de la cual los servicios económicos de interés general -y estas navegaciones lo son sin duda alguna-, deben jugar un papel preponderante en la promoción de la cohesión social y territorial en el ámbito de la Unión Europea.

La Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su artículo 109, ha introducido una importante novedad en la regulación legal de esta materia,

modificando los artículos 7.4 y 81.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en los que ha suprimido el requisito de la autorización administrativa previa para las navegaciones de interés público. Con ello quedó automáticamente sin efecto la exigencia del artículo 4, segundo párrafo, del Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público que sometía la prestación de servicios regulares en navegaciones de interés público al previo otorgamiento de autorización administrativa.

Ello se ha hecho a la vista de los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 20 de febrero de 2001, y de nuestro Tribunal Supremo, de fecha 16 de octubre de 2001, que, en aras de la máxima transparencia y objetividad, determinan que únicamente cuando quede acreditado que las fuerzas del mercado no ofrecen un servicio adecuado a los usuarios, deberán entrar en juego las obligaciones de servicio público, fijadas con criterios objetivos, proporcionados y no discriminatorios y previamente conocidas por los operadores marítimos.

En tales condiciones parece evidente que la autorización administrativa ha perdido su razón de ser, por lo que subsiste, únicamente, la facultad de la Administración Marítima de imponer obligaciones de servicio público cuando el mercado no ofrezca a los usuarios un servicio adecuado, pudiendo llegar a establecer los contratos de navegación de interés público en los términos que se indican más adelante.

Partiendo de tales premisas, este real decreto, cuya aplicación se circunscribe exclusivamente al transporte marítimo en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, desarrolla las previsiones legales antes mencionadas, especificando cuáles son las navegaciones de interés público dentro del marco determinado por las sentencias anteriormente citadas: ello ha supuesto circunscribir las navegaciones de interés público a aquellas líneas regulares no exclusivamente dedicadas al transporte de mercancías y cuya prestación en condiciones de continuidad, regularidad y frecuencia se ha considerado indispensable para garantizar las comunicaciones marítimas de los territorios españoles no peninsulares con la Península.

El transporte de mercancías se ha excluido de estas previsiones por considerarse que el mismo, debido a sus características peculiares, no está sometido a los vaivenes de la estacionalidad, sino que se significa por su arraigo y permanencia en el tiempo, al formar parte de un entramado general de actividades económicas estables y consolidadas.

También, se ha previsto la posibilidad de celebrar contratos de navegación de interés público para satisfacer de forma directa o inmediata una finalidad pública cuando la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad.

Igualmente se introducen en dicha norma otras cuestiones conexas, si bien de capital importancia, tales como los requisitos generales de acceso al mercado, la determinación de la garantía a constituir, el procedimiento que deberá de seguirse para la realización de las

navigaciones de interés público y la supervisión y control que habrá de ejercer la Administración Marítima.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de noviembre de 2007

D I S P O N G O :

CAPÍTULO I

Régimen general

Artículo 1. Objeto.

Este real decreto tiene por objeto:

- a) Establecer los mecanismos para la correcta aplicación del Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).
- b) Determinar las condiciones en que se han de prestar los servicios de línea regular de cabotaje marítimo insular, dentro de las competencias que en materia de transporte marítimo asigna a la Administración General del Estado el artículo 6.1.a), en relación con el artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- c) Determinar y regular la prestación de las navegaciones que deben considerarse de interés público, en virtud de lo dispuesto en el artículo 81.2, en relación con el 7.4 y 6.1.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Artículo 2. Navegación de cabotaje.

La navegación de cabotaje con finalidad mercantil, tal como se define en el artículo 7.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes aptos y disponibles abanderados en los Estados mencionados en el párrafo anterior, las empresas navieras pertenecientes a dichos Estados, de conformidad con el artículo 81.1, segundo párrafo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, podrán ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante para contratar y emplear buques mercantes no abanderados en éstos, por el tiempo que perdure tal circunstancia.

Artículo 3. Requisitos generales de prestación de líneas regulares de cabotaje.

1. El establecimiento de líneas regulares de cabotaje en tráficos que sean competencia de la Administración General del Estado deberá ser comunicado a la Dirección General de la Marina Mercante con un plazo de antelación mínimo de quince días indicando los puertos en los que se pretenda operar y los datos que figuran en los puntos 1, 2 y 3 del anexo. Tales datos deberán ser actualizados cada vez que se produzca la inclusión o la sustitución de un buque en la línea. Asimismo deberá ser comunicado, con al menos 15 días de antelación, el abandono del servicio y cualquier cambio en los puertos del itinerario.

2. A la comunicación se acompañará documentación acreditativa de su condición de empresa naviera, de que los buques a adscribir a la línea o líneas tengan los certificados reglamentarios en vigor, cumplan los requisitos de seguridad aplicables de conformidad con la normativa internacional y comunitaria así como la nacional que se dicte al amparo de éstas y estén inscritos en los Registros en los que tal inscripción sea obligatoria para poder efectuar navegación de cabotaje en su país de bandera.

3. Toda la documentación que deba aportarse se acompañará de su traducción al castellano por intérprete jurado, si no viniese redactada en dicha lengua.

4. Si la Dirección General de la Marina Mercante, previo examen y evaluación de la documentación aportada, detectase omisiones, incumplimientos o errores los pondrá de manifiesto a los interesados y dará un plazo de diez días para que los subsanen o acompañen la documentación preceptiva, abriendo, en su caso, un período de prueba.

5. Si no se subsanasen las omisiones, incumplimientos o errores, la Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada que se notificará al interesado, procederá a la inmediata paralización del servicio o prohibirá que el mismo llegue a iniciarse, todo ello durante el tiempo que perdure la omisión, incumplimiento o error, sin perjuicio de la imposición de las sanciones administrativas a que hubiera lugar.

6. La resolución mencionada en el punto 5 anterior agotará la vía administrativa.

Artículo 4. Remisión de información.

1. Las empresas que realicen navegaciones de cabotaje deberán remitir a la Dirección General de la Marina Mercante a 31 de diciembre de cada año, bien en soporte papel o bien informático, informe de cada una de las líneas que exploten, cuyo contenido será el siguiente:

a) Buque o buques empleados al servicio de la línea y fechas entre las cuales han sido utilizados.

b) Número de viajes redondos de cada buque en la línea.

c) Número de pasajeros y cantidad de carga transportada entre cada uno de los puertos de escala de la línea, expresando la carga en toneladas, además de las unidades utilizadas para la aplicación de las tarifas.

d) Porcentaje de ocupación de cada buque adscrito a la línea regular.

e) Tarifas medias aplicadas.

2. El no cumplimiento de esta obligación, el incumplimiento insuficiente o bien con falseamiento de datos comportará la iniciación de expediente administrativo sancionador, según lo previsto en el artículo 11.2.

Artículo 5. Modificación de los tráficos.

Las empresas navieras podrán llevar a cabo modificaciones en las líneas regulares de cabotaje que exploten, comunicándolo a la Dirección General de la Marina Mercante con una antelación mínima de quince días.

Artículo 6. Cabotaje insular.

1. Las líneas regulares de cabotaje marítimo insular, entendiendo por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de éstos entre sí, todo ello en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado, además de los requisitos expresados en los artículos anteriores, deberán cumplir lo siguiente:

a) Acreditación registral del título de propiedad del buque o póliza, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo.

b) Los buques abanderados en algún Estado, distinto de España, que sea miembro de la Unión Europea o bien del Espacio Económico Europeo, deberán cumplir, en lo que atañe a la tripulación, lo dispuesto en la Orden del Ministro de Fomento de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

Este régimen se aplicará igualmente a los buques abanderados en países terceros.

2. Todo cambio en la titularidad de la empresa que realice cabotaje insular deberá ser notificado inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, adjuntando la documentación que acredite el cumplimiento por parte del nuevo titular de los requisitos establecidos al efecto en este real decreto.

Cuando de dicha documentación no se desprenda el mantenimiento de los requisitos exigidos en este artículo y en el 9, se otorgará un plazo de quince días para subsanarlos, advirtiéndole que, si en dicho plazo, no se subsanan correcta y suficientemente los defectos notificados se iniciarán los trámites para la paralización o la no iniciación del servicio, con la imposición de las sanciones a que hubiera lugar.

3. En los supuestos de adscripción de nuevos buques a la línea, o en el de sustitución de unos buques por otros, habrá de aportarse la documentación mencionada en el artículo 3.2 y en el apartado 1.a) de este artículo, y asimismo deberán cumplirse las normas internacionales y comunitarias en materia de seguridad marítima.

4. Toda modificación de los puertos de escala de la línea regular a servir deberá ser notificada a la Dirección General de la Marina Mercante, al menos con quince días de antelación.

Artículo 7. Navegaciones de interés público.

La navegación de línea regular de cabotaje insular que transporte pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada, entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, para los trayectos que figuran en el artículo 8.1, se declara de interés público, a fin de garantizar la suficiencia de servicios, y podrá hacerse:

a) Bajo obligaciones de servicio público.

b) En régimen de contrato administrativo, en función de lo prescrito en los artículos 12 y siguientes.

Artículo 8. Obligaciones de servicio público.

1. Las obligaciones de servicio público previstas en este artículo, que tienen carácter de mínimos, son las indicadas a continuación y para las líneas que igualmente se determinan:

a) Frecuencias mínimas de los servicios:

Línea Cádiz-Las Palmas y viceversa: 1 viaje semanal.

Línea Cádiz-Santa Cruz de Tenerife y viceversa: 1 viaje semanal.

Línea Barcelona-Palma de Mallorca y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Valencia-Palma de Mallorca y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Denia-Palma de Mallorca y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Barcelona-Ibiza y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Valencia-Ibiza y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Denia-Ibiza y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Barcelona-Mahón y viceversa: 3 viajes semanales

Línea Valencia-Mahón y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Algeciras-Ceuta y viceversa: 3 viajes diarios.

Línea Málaga-Melilla y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Almería-Melilla y viceversa: 3 viajes semanales.

Las frecuencias señaladas deberán cumplirse bien de forma individual por cada una de las empresas prestatarias del servicio o bien colectivamente por el conjunto de todas ellas, mediante el oportuno compromiso de las mismas ante la Dirección General de la Marina Mercante.

Asimismo, los trayectos podrían prestarse directamente o combinados entre sí.

b) Tiempo mínimo de los servicios.-El tiempo mínimo de prestación del servicio en las líneas regulares a que se refiere el apartado anterior será de dos años a contar del momento en que la línea haya iniciado o inicie su prestación.

Transcurrido el tiempo mínimo de prestación del servicio, su titular podrá cesar en la prestación del mismo sin más requisito que notificarlo previamente a la Dirección General de la Marina Mercante con un plazo de antelación de un mes.

La suspensión del servicio, imputable a quien lo presta, por el plazo ininterrumpido de treinta días o de cuarenta y cinco días con interrupciones, computadas en un período de trescientos sesenta y cinco días consecutivos, se considerará abandono, lo que conllevará la imposición de la sanción administrativa que proceda.

2. Las empresas que presten servicios con obligaciones de servicio público deberán acreditar una adecuada capacidad de prestación del servicio manifestada mediante una capacidad económica suficiente. A tal efecto deberán disponer de los recursos financieros y de los medios materiales precisos para la iniciación y prestación ininterrumpida del servicio y se materializará mediante la prestación de una garantía que se consignará en la Caja General de Depósitos, cuya cuantía se calculará por la empresa operadora de conformidad con los términos establecidos en el artículo 9.

Complementariamente, la garantía tendrá como finalidad el hacer frente a las sanciones administrativas que, en su caso, pudieran imponerse por incumplimientos o contravenciones a lo dispuesto en este real decreto y a las responsabilidades civiles o administrativas en las que se haya incurrido, así como la de garantizar los tiempos y frecuencias mínimas de prestación del servicio.

Artículo 9. Garantía.

1. La garantía a la que se refiere el artículo 8.2, se consignará en la Caja General de Depósitos, a disposición de la Dirección General de la Marina Mercante al menos veinte días antes del inicio del servicio, siguiendo los procedimientos establecidos en su reglamento regulador, y adoptará cualquiera de las modalidades que se fijan en el mismo.

2. La empresa operadora determinará el importe de la garantía, de conformidad con los criterios establecidos en este artículo, que equivaldrá al 10 por ciento del ingreso anual teórico previsto en relación con las navieras que sirven la línea para el primer año de explotación.

El cálculo de dicha cuantía se realizará en función de las siguientes variables:

a) Capacidad máxima anual de los buques adscritos a la línea a cubrir, entendiendo por tal la capacidad de cada uno de dichos buques multiplicada por el número anual de viajes previstos para cada buque.

b) Tarifa media ponderada de las distintas acomodaciones de transporte (pasajeros, vehículos, contenedores, camiones, plataformas, etc.), considerándose que se trata de tarifas «muelle-muelle», incluidas todas las tasas portuarias y los costes de carga y descarga.

c) Coeficiente de ocupación, entendiéndose por tal el tanto por ciento estimativo de ocupación del buque en las distintas acomodaciones. Se tomará como coeficiente para las mercancías el 0,5 (50% de ocupación) y para pasaje y vehículos en régimen de equipaje el 0,2 (20% de ocupación).

Una vez obtenidos estos datos, se calculará la cuantía de la garantía (C), aplicando la siguiente fórmula:

$$C = 0,1 \times I_{atm}$$

$I_{atm} = C_{ma} \times T_m \times C_o$, con los siguiente significados para las abreviaturas:

I_{atm} = Ingreso anual teórico medio.

C_{ma} = Capacidad máxima de los buques utilizados multiplicada por el número de viajes anuales.

T_m = Tarifa media ponderada.

C_o = Coeficiente de ocupación.

En las líneas de transporte mixto de pasaje y carga, la fórmula anterior se obtendrá por suma de ambas acomodaciones.

3. El cumplimiento del tiempo mínimo de prestación del servicio comportará el reintegro íntegro de la garantía.

Artículo 10. Obligaciones de servicio público adicionales.

Por causas excepcionales, debidamente justificadas, la Dirección General de la Marina Mercante podrá modificar, suprimir o imponer otras obligaciones de servicio público previstas en el Reglamento (CEE) 3577/92, del Consejo de 7 de diciembre, a las empresas que realicen

navegaciones de interés público, previa audiencia a los interesados con una antelación mínima de un mes.

Artículo 11. Supervisión, control y régimen sancionador.

1. La Administración Marítima llevará a cabo cuantas actuaciones y controles de inspección y de supervisión considere oportunos para comprobar el funcionamiento de los servicios de línea regular de cabotaje insular y el cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto.

2. Los incumplimientos a lo dispuesto en este real decreto constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante, que se regirán por lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y darán lugar a la iniciación del oportuno expediente sancionador, pudiendo ejecutarse la sanción que, en su caso, se imponga con cargo a la garantía prevista en el artículo 9.

CAPÍTULO II

De los contratos de navegación de interés público

Artículo 12. Navegaciones de interés público garantizadas por contrato.

1. El Ministerio de Fomento, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, y para satisfacer de forma directa o inmediata la finalidad pública que representan las navegaciones de interés público podrá establecer la prestación de servicios marítimos regulares entre la península y los territorios españoles no peninsulares, mediante contrato administrativo especial cuando se acredite que la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad.

2. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de otras líneas regulares sometidas al régimen regulado en el capítulo I.

Artículo 13. Contratos de navegación de interés público.

1. Los contratos de navegación de interés público que celebre el Ministerio de Fomento se regirán según lo dispuesto en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público.

2. El pliego de cláusulas de cada contrato determinará el plazo máximo de duración del mismo, que no podrá ser superior a cinco años, las condiciones de continuidad, frecuencia y regularidad de los servicios, el cuadro básico de itinerarios y líneas, las características de los buques requeridos para prestar servicio, las pruebas y reconocimientos a los que deban someterse tales buques, la posibilidad o no de subcontratación, el régimen tarifario máximo y el procedimiento de actualización de las cuantías, así como los derechos y obligaciones recogidos en los apartados 3 y 4 siguientes y las condiciones para su revisión.

3. El adjudicatario de cada contrato gozará de los siguientes derechos:

a) Percibir de los particulares las tarifas que resulten de aplicación.

b) Percibir de la Administración General del Estado las compensaciones económicas que figuren en el contrato.

4. El adjudicatario del contrato quedará sujeto a las siguientes obligaciones que se concretarán en el mismo.

a) Prestar el servicio en las condiciones de continuidad, regularidad, frecuencia, capacidad y calidad determinadas en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

b) Constituir la garantía que se establezca para el cumplimiento de las obligaciones contractuales en la Caja General de Depósitos, de conformidad con los medios y procedimientos previstos en la legislación de contratos del sector público y en el reglamento regulador de la Caja General de Depósitos.

c) Adaptar los servicios a las necesidades que puedan surgir en circunstancias extraordinarias.

d) Garantizar la oferta de servicios de transporte complementarios en aquellos supuestos en los que la demanda se incremente de modo sustancial, sin perjuicio de la modificación del contrato que pueda proceder y de las compensaciones económicas a las que tenga derecho.

e) Aplicar las tarifas aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante que figuran en el contrato.

f) Resarcir a los usuarios del servicio, y en su caso a terceros, de los daños causados por el funcionamiento anormal del mismo del que sea responsable.

g) Remitir la información a que se refiere el artículo 9.

5. Son causa de resolución del contrato:

a) El incumplimiento reiterado y grave por parte del contratista de sus obligaciones, sin perjuicio de la imposición de sanciones a la empresa de conformidad con lo previsto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

b) Las razones de interés público, indemnizando, en su caso, al contratista en los términos previstos en el contrato.

c) Las demás causas previstas en la legislación de contratos del sector público.

6. En los supuestos que no proceda la aplicación de lo establecido en el punto 5.a) anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá proponer al órgano de contratación la reducción de las compensaciones económicas que deban de satisfacerse al contratista, en cuantía proporcional al grado de incumplimiento de las condiciones del contrato, sin perjuicio de la

imposición de sanciones a la empresa de conformidad con lo previsto en Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Disposición transitoria única. Avaless existentes.

Se procederá a la devolución de los avales existentes que no correspondan a líneas sometidas a obligaciones del sector público de las enumeradas en el artículo 8.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogado el Real Decreto 1466/1997 de 19 de septiembre por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, así como cuantas disposiciones del mismo o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. Habilitación competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. Habilitación al Ministro de Fomento.

Se habilita al Ministro de Fomento, en el ámbito de sus competencias, para dictar las normas necesarias en desarrollo y ejecución de este real decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

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

Dado en Madrid, el 16 de noviembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,

MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO

Datos a comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante

1. Tipo de servicio:

1.1 Pasaje puro.

1.2 Pasaje con vehículos en régimen de equipaje.

1.3 Carga.

1.4 Mixto.

2. Buque o buques que pretenden adscribirse a la línea a realizar.

2.1 Nombre, en su caso, nacionalidad y distintivo de llamada.

2.2 Tipo de buque.

2.3 Año de construcción y entrada en servicio.

2.4 Velocidad máxima en pruebas y de servicio.

2.5 Número de pasajeros y coches en régimen de equipaje, en su caso.

2.6 Capacidad de carga (según criterio de unificación).

2.7 Eslora máxima, manga y calado en máxima carga.

3. Descripción del servicio de línea a realizar.

3.1 Denominación de la línea.

3.2 Itinerario secuencial.

3.3 Frecuencia de las escalas.

3.4 Período de funcionamiento del servicio solicitado, con indicación expresa de la fecha en la que se pretende iniciar, así como -en el caso de servicios de temporada-, el período durante el que se van a prestar.

3.5 Tarifas a aplicar por tipo de tráfico.

3.6 Cuando se trate de buques de pasaje, determinación de los horarios en cada una de las escalas.

3.7 Nacionalidad de la tripulación. Y, en el caso de ciudadanos españoles, número del documento nacional de identidad; en el caso de extranjeros, número de identidad de extranjero o, en su defecto, número del pasaporte o del documento nacional de identidad.