

CONSIDERACIONES

DE ADIN-CLUSTER NAUTIC CATALA,

AL ANTEPROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DEL

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO

Y DE LA MARINA MERCANTE, Y DE LA LEY DE

NAVEGACIÓN MARÍTIMA

El sector de la nàutica de recreo, si bien se trata de un sector maduro, es a la vez un sector joven y que evoluciona con rapidez por lo que el derecho marítimo que lo regula debe estar abierto a cambios normativos de forma permanente.

Si bien la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, septiembre, y la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, son muy actuales, compartimos el espíritu de actualizar y de establecer medidas que favorezcan el buen funcionamiento del sector náutico-marítimo español armonizándolas en un nuevo texto refundido.

Desde nuestra entidad compartimos plenamente el espíritu y la necesidad de que la reforma que se lleva a cabo pretende actualizar contenidos que han quedado desfasados, así como cubrir ciertas lagunas de la regulación que se han detectado durante los últimos años.

Tras una lectura y anàlisis detallados del textop propuesto, seguidamente trasladamos, de manera detallada y razonada, el parecer de nuestra entidad.

CONSIDERACIONES PREVIAS:

1) Compartimos con el legislador la necesidad de actualizar el régimen del abanderamiento de buques en España, incluyendo el cambio de pabellón, así como la actualización de los registros de buques españoles.

2) Es de nuestro mayor interés, el capítulo II del título I del Libro Segundo dedicado a la navegación de recreo que supone la desaparición del régimen de importación y exportación de buques, que como se hace constar carecía desentido por su falta de uso.

En este capítulo se incorporan cuatro importantes novedades:

- 1ª La sujeción a las normas de seguridad y de protección del medio marino vigentes en nuestro país también de buques o embarcaciones abanderados en otros Estados, pero cuyo titular reside en España, donde se encuentra también el buque o la embarcación.
- 2ª La segunda novedad versa clarifica el régimen de los seguros de las embarcaciones de recreo.
- 3ª La previsión de un régimen simplificado de inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras para embarcaciones de recreo y para motos náuticas, que acabe con el particularismo y la dispersión de formas de inscripción existentes en la actualidad.
- 4ª La creación del llamado «Fichero Informativo de Embarcaciones de Recreo», que permitirá tanto a los perjudicados como a las Administraciones competentes y las entidades aseguradoras conocer el seguro de la embarcación de recreo que, en su caso, causa un daño. Con ello se facilitará la consecución del cobro de las indemnizaciones que proceda, así como mejorar control del cumplimiento de la obligación de aseguramiento que recae sobre los titulares de embarcaciones de recreo.



3) Compartimos, también, con el legislador la definición de buque o embarcación de recreo, como el buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

4) Así como también, la definición de la navegación de recreo o Deportiva, como aquella cuyo objeto exclusivo es el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento náutico, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

5) Nos parece muy oportuno, según el Artículo 253, relativo al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, conocido como REBECA donde indica que los buques y embarcaciones de recreo de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos podrán inscribirse en el Registro Especial, con independencia de los requisitos previstos en el apartado anterior.

6) Y como bien se indica, con esta reforma se efectúa una actualización importante y coherente de las dos leyes principales del Derecho Marítimo español, la LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE y la LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, a la que damos nuestro apoyo en la práctica totalidad del redactado de su articulado.

CONSIDERACIONES Y PROPUESTAS:

1) En el CAPÍTULO II relativo a la Navegación de recreo, se expone en su

Artículo 255. Navegación de recreo o deportiva.

1. Los titulares de buques y embarcaciones dedicados a la navegación de recreo o deportiva deberán cumplir las normas de seguridad y prevención de la contaminación que se establezcan reglamentariamente siempre que:

a) Estén abanderadas o matriculadas en España.

b) Cuando desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en espacios marítimos españoles, cualquiera que sea su Estado de pabellón.

c) Cuando naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que su propietario tenga su residencia o domicilio social en España o que tengan su puerto base principal en territorio nacional.

2. Los armadores o propietarios de buques y embarcaciones de recreo o deportivas deberán suscribir un seguro de responsabilidad civil para la indemnización de los daños personales y materiales que puedan causar con ocasión de la navegación a terceros, a puertos o instalaciones marítimas, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

PROPUESTA RAZONADA:

*Para evitar la baja y cambio de bandera, nos parece muy adecuado el redactado del apartado C, del punto del artículo 255, por el que se obliga a los propietarios de embarcaciones, que tengan su puerto base en territorio nacional a cumplir con las normas estatales de seguridad y prevención de la contaminación. Aunque como hemos solicitado en numerosas ocasiones, **seguimos a la espera de una reforma en esta materia que simplifique el mantenimiento a los armadores, acercándolo a los estándares de otros países de nuestro entorno y a las recomendaciones de los fabricantes.***



2) En el punto 3, del Artículo 255. Navegación de recreo o Deportiva se indica que *"Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras para embarcaciones de recreo y para motos náuticas"*.

PROPUESTA RAZONADA:

Quedamos a la expectativa de conocer el nuevo régimen simplificado de inscripción en el Registro de Buques, y quedamos a disposición de la DGMM para tratar la mejoras de inscripción.

3) En el punto 4, del Artículo 255. Navegación de recreo o Deportiva se indica que *"Las entidades aseguradoras que asuman la cobertura derivada de los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques o embarcaciones de recreo o deportivas, deberán comunicar por medios electrónicos a la Dirección General de la Marina Mercante los datos relativos a embarcaciones aseguradas por ellas, el tomador del seguro o asegurado y la póliza suscrita.... y cuyo régimen de funcionamiento se podrá desarrollar reglamentariamente"*.

PROPUESTA RAZONADA:

Quedamos a la expectativa de conocer el régimen de funcionamiento del citado fichero

3) En el Título IV "Tasas", en el punto 4 del Artículo 282. Régimen de las tasas de la Marina Mercante.

1. Las tasas por las actuaciones y servicios prestados por la Dirección General de la Marina Mercante se rigen por lo dispuesto en este título y en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

2. La cuantía de las tasas se determina en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima y podrá ser objeto de modificación por las leyes de presupuestos generales del Estado.

ADIN-CLUSTER NÀUTIC

Avgda. Reina M^a Cristina, s/n – 08004 Barcelona
www.clusternautic.cat – info@clusternautic.cat – Tel. 93 233 24 32

3. El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro y podrá generar crédito para la mejora de las actividades objeto de las tasas.

4. Se establece una bonificación del 80 por ciento de la cantidad de la tasa de que se trate cuando se refiera a alguna actuación o servicio prestado a un buque o embarcación inscrito en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

PROPUESTA RAZONADA:

A nuestro parecer la bonificación para las embarcaciones históricas debería ser del 100%, debido al patrimonio cultural que representan y a sus elevados costes de mantenimiento.

4) En el Capítulo VII que versa sobre los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo, en el punto 2 del Artículo 525. Ámbito de aplicación y legitimación y en los puntos 1 y 2 del Artículo 526. Solicitud.

525. 2. Estará legitimado para la iniciación del expediente el titular de la instalación náutico deportiva o el concesionario del amarre, atraque o instalación portuaria o terrestre donde se localice la embarcación.

526. 1. En la solicitud de declaración de abandono de una embarcación de recreo se acreditarán los siguientes extremos:

a) Que la embarcación ha permanecido, al menos, un año amarrada, atracada o fondeada en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.

b) Que el propietario de la embarcación de recreo no ha abonado en el plazo de, al menos, un año las tasas o tarifas correspondientes al citado período, así como que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación en el puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.



PROPUESTA RAZONADA:

A nuestro parecer, el redactado debería incluir en artículo 526.1.a a las embarcaciones que además de estar en el agua, se encuentren varadas en seco en zona portuaria, ya sea en varaderos u otros espacios, por lo que en el artículo 526.1.b además de las tasas y tarifas deberán añadirse otros conceptos tales como estancias en explanada, gastos de varada y botadura y de mantenimiento.