

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 20 de diciembre de 2021

Ref: Puertos 23/2021/ES

Asunto: Anteproyecto de ley de reforma de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima

Muy Srs. nuestros:

Esta mañana se ha publicado en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) un nuevo Anteproyecto de Ley de reforma de la Ley del asunto, dentro del trámite de consulta pública a los sectores afectados y que pueden consultar [aquí](#). El plazo para presentar aportaciones termina el **miércoles 29 de diciembre de 2021**.

Como recordarán, en febrero de este año, ANAVE consensuó y presentó las alegaciones adjuntas a una anterior consulta de modificación de esta misma Ley. Algunas de nuestras observaciones están ya incorporadas a este nuevo borrador (se indican en el documento adjunto), que también incluye nuevas modificaciones. En particular, y tras una rápida lectura:

- Se añade el servicio de suministro de combustible a la lista de servicios portuarios y se establece que hasta la aprobación de sus Pliegos Reguladores las Autoridades Portuarias (AAPP) podrán otorgar el título que habilite para su prestación *“de conformidad con las condiciones particulares determinadas por cada Autoridad Portuaria para la prestación de esa actividad en su anterior condición de servicio comercial, en cuanto no sean incompatibles con la regulación de los servicios portuarios”*. Analizaremos el impacto de esta modificación y, en todo caso, **insistiremos en la propuesta ya consensuada en ANAVE (se adjunta) de mantener, en la mayor medida posible, la regulación actual de este servicio, minimizando los efectos que los cambios que haya que introducir para dar cumplimiento al reglamento UE vayan a tener en su funcionamiento en la práctica.**
- Aplicación de la bonificación del 50% de la tasa del buque a los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión (hasta ahora solo se aplicaba a los buques que utilizaban gas natural). Lo mismo durante la estancia en puerto. (Este cambio ya figura en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2022) (ver circular [Eco., Fin. y Fiscalidad 10/2021/ES](#)). **En los comentarios de ANAVE propondremos ampliar esta bonificación a la tasa del pasaje y de la mercancía.**
- Establece que en materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial *“se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006”*. La Ley actual hace referencia al Estatuto de los Trabajadores y al RD 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo. **Entendemos que es un cambio positivo.**
- Se crea el “Comité Asesor Marítimo”, *“órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima”*. El Director General de la Marina Mercante nos ha informado de que el objetivo es crear un órgano formal que coordine entre los distintos ministerios la política marítima española, lo que **valoramos positivamente.**
- Elimina la Patente de Navegación y el Certificado de Matrícula de la Ley de Navegación Marítima y se sustituye por un Certificado de Registro que entrará en vigor el 1 de enero de 2024 (propuesta de ANAVE).

- Del contrato de manipulación portuaria, se aumenta la responsabilidad, que pasa de estar limitada a 2 DEG por kg a la mayor de las siguientes cantidades: 2 DEG por kg o 666'67 derechos especiales de giro por bulto.
- Elimina el reconocimiento del régimen jurídico propio de los seguros de P&I y la acción directa en los casos en que así lo prevean los Convenios internacionales o las normas de la Unión Europea (UE). **(Larga petición de ANAVE que se había incluido en el anterior texto y sobre la que insistiremos).**

Entendiendo que debemos responder a esta solicitud de aportaciones. Dado el poco plazo disponible, prepararemos un documento con los asuntos ya consensuados en febrero y la posición arriba indicada en relación con las novedades. Rogamos a las empresas que tengan algún comentario adicional nos lo hagan llegar, a más tardar, antes del **próximo jueves 23 de diciembre a las 12:00 horas**, con tiempo suficiente para poder circularlo y recibir observaciones del resto de asociadas.

Muy cordialmente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.
Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*
Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.
Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

**PROPUESTA DE REGULACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO
DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A LOS BUQUES
(ANAVE – AOP - 12 FEBRERO 2020)**

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Reglamento (UE) 352/2017 ha incluido entre los “servicios portuarios” el de suministro de combustible a buques, incluyendo en el mismo el suministro de:

- a) Combustibles convencionales, derivados del petróleo.
- b) Combustibles alternativos, como gas natural licuado, metanol, etc.
- c) Electricidad desde tierra.

E incluyendo, además, tácitamente, todas las modalidades de suministro: cisterna-buque, buque-buque, muelle-buque, etc.

La inclusión, sin más, del suministro de combustible a buques dentro de la categoría de “servicios portuarios” del art. 108 TRLPEMM supondría que, automáticamente, le sería de aplicación la regulación general de los mismos mediante los arts. 109-125 TRLPEMM, incluyendo las obligaciones de servicio público establecidas en el art. 110 (cobertura universal, continuidad y regularidad, etc.).

Sin embargo, hasta ahora, el suministro de combustible a buques ha venido teniendo la consideración de “servicio comercial” y ha sido regulado por el art. 138 y ss. en los que no se contemplan dichas obligaciones, al menos con carácter general, sin perjuicio de que se puedan establecer requisitos técnicos para su prestación, según lo establecido en los pliegos de condiciones particulares para el otorgamiento de las autorizaciones.

Las diferentes partes afectadas han manifestado reiteradamente que el funcionamiento actual del suministro de combustible es satisfactorio desde los puntos de vista de seguridad, calidad y competitividad y que, por tanto, el objetivo sería mantener, en la mayor medida posible, la regulación actual, minimizando los efectos que los cambios que haya que introducir para dar cumplimiento del reglamento UE vayan a tener en su funcionamiento en la práctica.

En lo que sigue se examina el contenido del Reg. 352/2017 y la regulación actual del TRLPEMM y a continuación se formula una propuesta para la modificación del TRLPEMM.

OBJETIVOS Y ESPÍRITU DEL REG. 352/2017

Comenzando por los considerandos:

(11) De acuerdo con los principios generales establecidos en los Tratados, los prestadores de servicios portuarios deben gozar de libertad para prestar sus servicios en los puertos marítimos contemplados en el presente Reglamento. No obstante, debe ser posible supeditar a determinadas condiciones el ejercicio de esa libertad.

Se trata, por tanto, de un reglamento de carácter liberalizador, que no pretende que se impongan más restricciones que las existentes, sino todo lo contrario. El hecho de que, en el Art. 1, se incluya el suministro de combustible en el ámbito del reglamento, indica que este deseo

liberalizador se aplica también al mismo. Por tanto, este reglamento no debería traducirse en un marco más restrictivo en España para el suministro de combustible.

(13) *En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y racional desde una perspectiva medioambiental, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, debe poder exigir a los prestadores de servicios portuarios que sean capaces de demostrar que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo adecuado. Esos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto claramente definido de condiciones, en la medida en que han de ser requisitos transparentes, objetivos, no discriminatorios, proporcionados y pertinentes para la prestación del servicio portuario. De acuerdo con los objetivos generales del presente Reglamento, los requisitos mínimos deben contribuir a una alta calidad de los servicios portuarios y no crear barreras comerciales.*

El reglamento permite imponer una serie de requisitos mínimos (cuyo posible contenido se establece, con carácter tasado, en el Art. 4), pero deben ser requisitos transparentes, objetivos, no discriminatorios, proporcionados y pertinentes y no deben crear barreras comerciales. Todo ello confirma el espíritu liberalizador del reglamento.

(17) *Los Estados miembros deben informar a la Comisión antes de tomar cualquier decisión de imponer un requisito de bandera a buques principalmente utilizados para operaciones de remolque o amarre. Dicha decisión debe ser no discriminatoria, basarse en motivos transparentes y objetivos y no crear barreras comerciales desproporcionadas.*

El requisito de bandera se considera diferente de los demás (potencialmente más restrictivo) y por ello los EEMM deben informar a la Comisión antes de imponerlo. Solo se mencionan a este fin los servicios de remolque o amarre. De nuevo, no debe crear barreras comerciales.

(20) *Cualquier limitación del número de prestadores de servicios portuarios debe justificarse con motivos claros y objetivos y no crear barreras comerciales desproporcionadas.*

Por tanto, el principio general debería ser de apertura de mercado a todos los prestadores que puedan cumplir las condiciones establecidas.

Artículo 3 - Organización de los servicios portuarios

1. *El acceso al mercado de prestación de servicios portuarios en los puertos marítimos podrá, de conformidad con el presente Reglamento, estar sujeto a:*

- a) requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios;*
- b) limitaciones del número de prestadores;*
- c) obligaciones de servicio público;*
- d) restricciones relacionadas con operadores internos.*

2. *Los Estados miembros podrán disponer en la normativa nacional que una o varias categorías de servicios portuarios queden exentas del conjunto de las condiciones a que se refiere el apartado 1.*

Este artículo prevé, por una parte, que los Estados “podrán” (tendrán la posibilidad, no estarán obligados) sujetar la prestación de servicios portuarios a una serie de condiciones, pero, a la vez, expresamente, que una o más categorías de dichos servicios podrán estar exentas de dichas condiciones.

El art. 3.2 es, indudablemente, la base legal para dar al servicio de suministro de combustible un tratamiento diferente de los demás servicios portuarios.

CLASIFICACIÓN ACTUAL DE LOS SERVICIOS EN EL TRLPEMM

Artículo 104.

Servicios prestados en los puertos de interés general.

1. *La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.
A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.*
2. *Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.*
3. *Los servicios se clasifican en:*
 - a) *Servicios generales.*
 - b) *Servicios portuarios.*
 - c) *Servicios comerciales.*
 - d) *Servicio de señalización marítima.*

Artículo 105. Garantías de prestación de los servicios esenciales.

Los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, deberán ser mantenidos con independencia de que sean prestados por la Autoridad Portuaria o por empresas titulares de las correspondientes licencias.

Este RD enumera aquellos servicios que se deben mantener en caso de huelga (ej. abastecimiento de las islas, carga y descarga de productos perecederos, etc.).

Servicios generales. Definidos en el art. 106.

Son servicios generales del puerto aquellos servicios de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias. Los presta en principio la autoridad portuaria: ordenación, coordinación, señalización, policía...

Servicios portuarios. Definidos en el art. 108.

1. *Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.*
2. *Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:*
 - a) *Servicios técnico-náuticos:*
 - *Servicio de practicae.*
 - *Servicio de remolque portuario.*
 - *Servicio de amarre y desamarre.*
 - b) *Servicio al pasaje...*
 - c) *Servicio de recepción de desechos generados por buques...*
 - d) *Servicio de manipulación de mercancías...*

Se precisaría añadir el servicio de suministro de combustible a los buques en la lista de servicios portuarios del apartado 2 para, a continuación, excluirlo del régimen común de los demás servicios portuarios.

SOLUCIÓN PROPUESTA

La propuesta siguiente pretende minimizar los artículos afectados (inicialmente solo 1 y 2 más como consecuencia) modificando el art. 108 como sigue (añadiendo el texto marcado en azul):

Art. 108.

1. ... (igual)
2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:
 - a) Servicios técnico-náuticos:
 - Servicio de practicaje.
 - Servicio de remolque portuario.
 - Servicio de amarre y desamarre.
 - b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.
 - c) Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.
 - d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.
 - e) Servicio de suministro de combustible, que consiste en el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado o fondeado:
3. Las categorías de servicios portuarios incluidos en los subapartados a) a d) anteriores se regularán por el artículo 109 y siguientes de esta Ley. En aplicación de la potestad conferida a los Estados miembros en el art. 3.2 del Reglamento (UE) 352/2017, el servicio portuario de suministro de combustible se regulará con arreglo al art. 138 y siguientes de esta ley.

El subapartado e) es añadido. Al igual que en los servicios b), c) y d), se incluye aquí, dentro del grupo de los servicios portuarios, la definición del servicio de suministro de combustible que figura en el reglamento UE, a la que se propone añadir las palabras “o fondeado” al final. De este modo no es necesario añadirlo a las definiciones de la ley.

El apartado 3 también es añadido. Tomando como base el art. 3.2 del reglamento, establece una regulación diferenciada para el servicio portuario de suministro de combustible, manteniendo mismo tratamiento actual, como servicio comercial, según se pretendía.

Para completar este ajuste al reglamento resulta necesario revisar la redacción de dos artículos adicionales del TRLPEMM:

Art. 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante.

Apartado 2. Quinto párrafo

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 108.2. No obstante, para los servicios incluidos en la letra c) de dicho precepto, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilite para la recepción de varios o de todos los desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

La propia redacción de este párrafo, que ya prevé dos excepciones, facilita la introducción de otra excepción para el suministro de combustible: art. 108.2 letra e), por ejemplo, como sigue:

Art. 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante.

Apartado 2. Quinto párrafo

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 108.2, con la excepción de los servicios incluidos en la letra e), que no precisarán licencia, sino autorización, con arreglo a lo previsto en el art. 138. No obstante, para los servicios incluidos en la letra c) de dicho precepto, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la recepción de varios o de todos los desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

Artículo 138:

“CAPÍTULO V - Servicios comerciales

Artículo 138. Definición y régimen de aplicación.

- 1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.*
- 2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.”*

La frase subrayada: “no teniendo el carácter de servicios portuarios” entra en contradicción con la inclusión del suministro de combustible, que se va a regular con arreglo a este capítulo a pesar de haber sido incluido entre los servicios portuarios. Existen varias posibilidades para obviar ese problema, entre las que se propone la siguiente.

“CAPÍTULO V - Servicios comerciales

Artículo 138. Definición y régimen de aplicación.

- 1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.*
- 2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario, se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.*
- 3. El régimen jurídico establecido en este capítulo se aplicará, asimismo, al servicio portuario de suministro de combustible, definido en el art. 108 de esta ley.”*

Posible texto para la exposición de motivos de la modificación de la ley:

El Reglamento (UE) 352/2017 ha incluido entre los “servicios portuarios” el de suministro de combustible a buques, definido como el aprovisionamiento al buque, ya sea atracado o fondeado, de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque, así como el abastecimiento general y específico de energía (por ejemplo, eléctrica) a bordo de dicho buque mientras esté atracado.

Este servicio ha tenido hasta ahora en España un tratamiento diferenciado de los servicios técnico-náuticos, la manipulación de las mercancías y la recogida de desechos. A diferencia de éstos, que han estado regulados por licencias y sometidos a obligaciones de servicio público, tarifas y otras medidas

estrictas de control, el abastecimiento de combustible se ha regulado como una actividad comercial, sujeta simplemente a autorización y a los pliegos de condiciones particulares establecidos en cada puerto con un contenido fundamentalmente técnico y dirigidos a asegurar su prestación en condiciones de seguridad.

Como resultado de un amplio proceso de consulta a los interesados, se ha puesto de manifiesto un consenso entre suministradores, usuarios y autoridades portuarias en que, bajo esta regulación, el servicio de suministro de combustible ha venido funcionando con seguridad, calidad y eficiencia.

Por otra parte, el Reglamento (UE) 352/2017 tiene un carácter marcadamente liberalizador y su finalidad no es promover que se impongan más restricciones a los servicios portuarios que las ya existentes. Más bien permite a los Estados, si así lo consideran necesario, imponer una serie de requisitos mínimos y obligaciones de servicio público, pero su contenido se establece con carácter tasado, deben ser requisitos transparentes, objetivos, no discriminatorios, proporcionados y pertinentes y no deben crear barreras comerciales. Además, el artículo 3.2 del reglamento, que prevé que los Estados puedan sujetar la prestación de servicios portuarios a una serie de condiciones, a la vez, señala expresamente, que una o más categorías de dichos servicios podrán estar exentas de dichas condiciones.

Respecto de las tarifas, la exposición de motivos del reglamento indica que el mismo no debe interferir en el derecho de los Estados miembros, cuando proceda, a regular las tasas y tarifas con el fin de que las exigidas por los servicios portuarios no sean excesivas, en aquellos casos en que la situación del mercado de servicios portuarios sea tal que no permita alcanzar una competencia efectiva. Por tanto, el reglamento permite establecer en estos casos unas tarifas, pero no obliga a ello. Por su parte, el artículo 12 del reglamento prevé que se deben regular las tarifas en una serie de supuestos, pero éstos están también tasados y no se dan en el caso de la regulación española que se establece en esta ley para los servicios regulados por el art. 138 y siguientes.

Por lo anteriormente expuesto, si bien se ha incluido el servicio de suministro de combustible dentro de la relación de servicios portuarios, no se ha considerado necesario ni conveniente modificar la regulación legal hasta ahora aplicada a dicho servicio en los puertos españoles.



Propuestas aceptadas



Propuestas no aceptadas



Comentarios de ANAVE 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

Marzo 2021

Agradecemos a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) la inclusión en el Anteproyecto que se somete a consulta de varias propuestas que venimos planteando desde esta Asociación, como el cálculo del porcentaje de marinos comunitarios o la posibilidad de embarcar guardias armados en buques del Registro Especial de Canarias, entre otros asuntos.

Las modificaciones al texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) incluidas en el Anteproyecto consultado se refieren únicamente a los asuntos y competencias de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). De la misma manera, los comentarios y propuestas que incluimos a continuación se ciñen a las materias relacionadas con la DGMM y reguladas por el TRLPEMM.

Sobre otras materias relacionadas con la gestión portuaria nos remitimos a nuestras observaciones enviadas durante el proceso de consulta pública previa de estas mismas normas el pasado mes de septiembre, y rogamos que sean tenidas en una eventual futura modificación de los aspectos relacionados con la gestión portuaria regulados por esta Ley.

Adicionalmente, varias de las modificaciones propuestas, especialmente las que se refieren a la Ley de Navegación Marítima (LNM), tienen como objetivo acercar nuestro ordenamiento jurídico al que rige en el negocio marítimo internacional. Este es el planteamiento inicial de la LNM de 2014, varias veces indicado en su preámbulo, objetivo del que entendemos el Anteproyecto se aleja en algunos casos.

Los textos que se propone añadir figuran a continuación en **negrita y subrayado** y los que se propone ~~borrar, en negrita y tachado~~. Algunas de las modificaciones propuestas por ANAVE en el presente documento requieren de la oportuna adaptación de la Exposición de Motivos, que no se incluye en este documento.

1. Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM).

1.1. Artículo 251. Abanderamiento y cambio de pabellón de buques.

Propuesta

“3. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de procedimiento a tal fin, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

Fax. +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros registros **salvo en el supuesto de cambio de armador, siempre sujeto a lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado siguiente**”.

4. Las condiciones que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, se establecerán reglamentariamente.

En todo caso, cuando se trate del abanderamiento en España de buques procedentes de otros registros, los solicitantes deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.”

Justificación:

Las navieras que adquieren buques extranjeros para registrarlos en España no deberían ser responsables ni sufrir penalización alguna por las detenciones que dichos buques hubieran podido tener mientras eran operados por armadores anteriores.

Para controlar la idoneidad de los buques procedentes de otros registros que pretendan abanderarse en España, parece más razonable la aplicación de la previsión contenida en el artículo 253.4.d) del Anteproyecto, que faculta a la Administración a denegar la inscripción del buque si no se justifica el cumplimiento de las normas de seguridad y se somete a una inspección previa a su inscripción.

1.2. Artículo 252. Registro de buques y empresas navieras.

Propuesta



“3. ~~En~~Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales. se hará constar, previa certificación del Registro Mercantil español, el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques y embarcaciones de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.”

Justificación

La propuesta pretende diferenciar el “Registro de Buques” del “Registro de Empresas Navieras”. Este último sólo debe ser un registro de las Empresas Navieras españolas, no de los buques “de su propiedad o que exploten”. Máxime teniendo en cuenta que el concepto de “explotación” de un buque es muy amplio y poco concreto. Incluye en particular los buques fletados por tiempo, circunstancia que puede ser de muy corta duración.

También se propone eliminar la obligación de inscribir “las modificaciones del acto constitutivo”, “el nombramiento y cese de administradores”. Entendemos que el Registro Mercantil, de carácter público, es el competente para la inscripción y publicidad de los actos relativos a las sociedades en general, y a las empresas navieras en particular. Por tanto, se está produciendo una duplicidad en el trámite (ver art. 252.5) que proponemos eliminar.

Además, la propuesta resulta más coherente con las exigencias de inscripción previstas para el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (artículo 253.3).

Las propuestas anteriores cobran mayor relevancia al incluir el Anteproyecto un nuevo apartado k) al art. 307.3, calificando como sanción grave el incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas “o de proporcionar la información exigida” y “la actualización de los datos inscribibles”.

Propuesta



"4. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques y Empresas Navieras será pública la información relativa a su titularidad, clasificación, ~~y~~ tipología y en general cualquier otro dato público incluido en el Certificado de Registro.

En relación con las empresas navieras será pública su sede social ~~y los buques y embarcaciones que explote comercialmente, así como de los que sea propietaria.~~

Podrá solicitarse la emisión de estos certificados tanto en castellano como en inglés."

Justificación

Se propone crear un "Certificado de Registro" que se ajuste al estándar internacional y que, a su vez, sustituya a la "Patente de Navegación" y al "Certificado de Matrícula" (ver propuesta modificación artículo 253 2d. del TRLPEMM y artículos 79 y 80 LNM). El Certificado de Matrícula que actualmente regula el artículo 79 LNM se separa del estándar internacional. Es un documento que lleva anexo en español todo el tracto de inscripciones, por lo que resulta largo y poco operativo.

Sobre el segundo párrafo, en coherencia con lo argumentado sobre el artículo 252.3, entendemos que en la inscripción de las empresas navieras no debería constar ninguna mención a los buques y embarcaciones, por no constituir tales extremos el objeto propio de este apartado del Registro de Buques y Empresas Navieras.

Por último, el carácter internacional de nuestro sector hace conveniente que la información contenida en los asientos de nuestros registros esté también disponible en inglés.

Propuesta



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

Justificación

Esta previsión ya está contemplada en el vigente artículo 253 para los buques inscritos en el Registro Ordinario, por lo que es *de facto* lo que rige en el momento actual.

1.3. Artículo 253. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Propuesta



"2.c) Con carácter previo a la inscripción en el Registro Especial y a instancia de la empresa naviera, determinar la ~~tripulación~~ dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España."

Justificación

Se propone asumir la nomenclatura de la Ley de Navegación Marítima (LNM), que en su artículo 161 define las "dotaciones mínimas de seguridad". El anteproyecto que se somete a consulta también se refiere en diferentes artículos (253.6 y 285) a la dotación mínima de seguridad del buque.

Propuesta

"2.d) Expedir ~~la patente de navegación~~ el Certificado de Registro, que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques."

Justificación

Se propone eliminar la patente de navegación y sustituirla por el "Certificado de Registro", al igual que se hizo con las embarcaciones de recreo de la lista sexta y séptima hace ya unos años.

Hoy en día la patente de navegación es un documento que no tiene utilidad práctica y se ha quedado obsoleto. Según nos informan nuestras empresas asociadas, causa muchos problemas a la hora de modificar sus datos (por ejemplo, cuando un arrendatario financiero adquiere la titularidad del buque tras la terminación del *leasing*).

Lo que precisan y se solicita a los buques españoles en todo el mundo es el denominado internacionalmente como "Certificate of Registry". La propuesta es eliminar el concepto de "patente" y que se vehiculase el registro del buque a través de un "Certificado de Registro" que deba renovarse cada vez que en éste se produzca alguna modificación.

NOTA: Será preciso derogar/revisar el capítulo II sección 5ª del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, y cuantas normas se refieran a la patente de navegación y establecer un periodo de transición.

Propuesta

"3. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en las Islas Canarias o en el resto de España su centro efectivo de control o que, teniéndolo ~~en el resto de España o~~ en el extranjero, cuenten con una sucursal ~~o representación~~ en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil o un representante en Canarias con sus facultades inscritas en el Registro Mercantil."

Justificación:

En primer lugar, se propone eliminar la obligación de sucursal o representante para empresas españolas no Canarias, dado que la relación con la Administración es cada vez más de forma telemática y no es imprescindible esa sucursal o representante.

En segundo lugar, se propone aclarar que lo que se requiere es un representante, que puede actuar con un poder (inscrito en el Registro Mercantil si se requiere). Este es el concepto de "*resident agent*" que aplican muchas otras administraciones.

Propuesta

"4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

(...)

~~d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial."~~

Justificación:

La incorporación de este apartado en el Artículo 251.4 (ver propuesta 1.1), aplicable tanto al Registro de Buques y Empresas Navieras como al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, hace innecesaria y reiterativa su mención en este precepto.

NOTA sobre el apartado 4.f de este artículo 253:

“f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas en el caso de buques que arriben con pasavante.”

El objetivo debe ser que un buque construido en el extranjero salga del astillero con todos sus certificados y documentación en regla, y evitar que tenga que hacer un viaje a España en sus primeros meses de operación (que no sea necesario un pasavante). Entendemos que la propuesta tiene este fin. Habría que analizar a fondo este asunto y otras posibles normas que en la práctica pudieran impedir su aplicación.

1.4. Artículo 254. Responsabilidad civil.

Propuesta

~~*“3. El Gobierno podrá establecer la obligación de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil y por accidentes para aquellas actividades que se lleven a cabo con ocasión de la navegación marítima y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino, mediante la contratación de un seguro o una garantía financiera equivalente. Reglamentariamente se determinarán las actividades a las que se exige esta garantía, el obligado a contratarla, la forma de constituir la, su importe mínimo o método de cuantificación y la duración de la garantía.”*~~

Justificación

El régimen de responsabilidad e indemnización de los buques debe ser el previsto en el derecho marítimo internacional, tal y como se indica en el apartado 1 de este artículo o, en su caso, en las normas específicas de la Unión Europea.

Si el objetivo de este apartado es un ámbito distinto del regulado por la OMI (buques no mercantes de transporte o de menor porte), debe quedar claro en la redacción.

1.5. Artículo 256. Régimen de la navegación interior.

Propuesta

“Cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.”

Justificación

Ver tres últimos párrafos de la justificación al artículo siguiente.

1.6. Artículo 257. Navegación de cabotaje.

Propuesta

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

La reserva de bandera no se aplicará:

~~a) Al transporte entre puertos peninsulares cuyo origen o destino sea un puerto extranjero.~~

~~b) A la navegación de buques y embarcaciones y buques de recreo con finalidad comercial.~~

Cuando no existan buques mercantes españoles o comunitarios adecuados y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.”

Justificación

Sobre la propuesta de eliminación del apartado a), esta Asociación considera que la liberalización completa de los tráficos entre puertos peninsulares, máxime si se aplica a buques (no mercancías) cuyo puerto de origen o destino (no y destino) sean puertos extranjeros, supondría en la práctica un perjuicio muy grave a las empresas navieras europeas que utilizan buques de pabellón europeo y el acceso de buques de bandera no comunitaria a muchos tráficos para los que no se solicitan *waivers* por existir buques europeos aptos y disponibles.

Salvo Francia y Portugal, todos los Estados de la UE que tienen reservados sus tráficos de cabotaje (Alemania, Bulgaria, Chipre, Croacia, Grecia, Estonia, Finlandia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia Portugal y Suecia), tienen también reservados los tráficos *feeder*. La propuesta, además, va más allá de la liberalización de los tráficos *feeder* según se definen en la Comunicación de la Comisión, COM(2014) 232 final. La especial situación geográfica de España, punto de paso del comercio marítimo internacional, hace de esta reserva un elemento importante de protección del pabellón español y otros pabellones de la UE. No en vano, España ocupa el segundo y tercer puerto de la UE con mayor movimiento mercancías y pasajeros respectivamente en sus tráficos de cabotaje marítimo (no se disponen de datos segregados de cabotaje marítimo peninsular).

Sobre la modificación del apartado b) pretende evitar que se pueda interpretar que la reserva de bandera no se aplicará a buques con finalidad comercial y embarcaciones de recreo con finalidad comercial.

Por último y sobre el último párrafo del artículo, el Anteproyecto flexibiliza los criterios para la concesión de estas excepciones a la reserva de bandera. Sin embargo, proponemos que más que flexibilizar se objetiven las situaciones en las que se pueden conceder y los criterios para hacerlas efectivas. La propuesta, por el contrario, implica una menor concreción.

Al mismo tiempo, entendemos que la propia naturaleza de la “dispensa” (en cuanto mecanismo excepcional respecto al principio general de reserva de bandera) hace necesario que su otorgamiento quede condicionado a la concurrencia del supuesto previsto (inexistencia de buques españoles o comunitarios adecuados y disponibles) y limitado al tiempo en que resulte justificado por perdurar tal circunstancia.

Para conciliar lo anterior (normas objetivas pero concretas que permitan justificar que se cumplen los requisitos para la dispensa), una posibilidad sería que mediante resolución del DGMM o mediante el mecanismo que se considere más adecuado, se definieran las normas que puedan dar lugar a la concesión de *waivers*, que al mismo tiempo que aseguran la igualdad de trato de los solicitantes, se adapten a la realidad del mercado del transporte marítimo, prevean situaciones sobrevenidas (accidentes) o habituales (varadas) y se apliquen por igual a todas las empresas del sector. La figura de la resolución entendemos que sería mucho más fácil de modificar/adaptar cuando se considere necesario.

1.7. Artículo 261. Obligaciones en circunstancias excepcionales.

Propuesta: modificar el párrafo cuarto del apartado 1 como sigue:

“1. ...

~~Cuando esas Estas obligaciones se impongan de manera específica solo a determinadas empresas, las que resulten afectadas tendrán darán~~ derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que incurran.”

Justificación

Se propone mantener la redacción actual del TRLPEMM, que en la práctica resulta más flexible. Al fin y al cabo, la matización “en su caso” ya supone suficiente precaución como ha quedado demostrado recientemente.

Propuesta

“2. La Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen determinados tráficos marítimos regulares a mantener la capacidad del plan de flota acordado, a la sujeción a horarios establecidos, a fijar determinados requisitos sobre la venta de billetes y la intercambiabilidad de billetes. La participación en dichos tráficos se sujetará a las condiciones que se establezcan por la Administración marítima, entre las que se podrá incluir la obligación de constitución de avales o garantías.

(...)”

Justificación

El apartado segundo de este precepto habla de obligaciones relativas al mantenimiento de horarios, requisitos sobre venta de billetes y su intercambiabilidad, etc; por lo que parece evidente que los tráficos marítimos a los que resulta de aplicación son los tráficos regulares. En consecuencia, y para evitar que se genere una inseguridad jurídica, proponemos clarificarlo.

1.8. Artículo 276. Tarifas por la prestación de servicios (SASEMAR).

Propuesta

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

Cuando las tarifas, así como los demás costes y gastos que se hayan generado, no sean abonadas voluntariamente, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima solicitará, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, su abono con cargo ~~a la~~ al aval o garantía que se hubiera constituido por el responsable del siniestro, en los casos en que ~~el aval~~ no se extendieran a favor de aquella.

En todo caso, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima informará a la Dirección General de la Marina Mercante de la satisfacción o no de sus tarifas con cargo al aval o garantía que se hubiera constituido”.

Justificación

Por congruencia con otros apartados de la Ley.

1.9. Artículo 284. Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control.

Propuesta: modificar el apartado 4.i como sigue:

“i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa ~~se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo será~~ será de 30 euros.”

Justificación

Como se indica en el artículo 282.2, la cuantía de las tasas se debe determinar “en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima”. Y en principio, la modificación de un dato conlleva el mismo coste para la administración independientemente de las GTs del buque.

1.10. Artículo 285. Tasas por la emisión de certificados internacionales.

Propuesta

“1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación, por parte de la Administración marítima, de los servicios y actuaciones inherentes a la emisión, renovación, refrendo o modificación de los certificados en materia de seguridad marítima exigidos por los convenios internacionales que han sido ratificados por España, así como las actividades en materia de inspección marítima que se concretan en el presente artículo.

Quedan exceptuados del pago de estas tasas los certificados emitidos a favor de buques destinados al salvamento marítimo por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en cuanto entidad pública empresarial que actúa bajo dependencia directa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por medio de la Dirección General de la Marina Mercante.”

Justificación:

SASEMAR, en cuanto ente dependiente de la DGMM encargado de la prestación de los servicios públicos de salvamento y seguridad marítima en aguas españolas, no encaja en la definición de sujeto pasivo de estas tasas, por el propio concepto de “tasa” (tributo por utilizar para beneficio privado un bien o servicio público) y conforme a lo dispuesto en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

1.11. Artículo 318. Medidas provisionales.

Propuesta

*“3. La decisión de la retención de un buque podrá ser sustituida por la constitución de una garantía en efectivo o aval prestado por entidades de crédito, establecimientos financieros de crédito o sociedades de garantía recíproca, conforme a lo establecido en el Reglamento de la Caja General de Depósitos, aprobado por el Real Decreto 937/2020, de 27 de octubre. **En su defecto, se Se** podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante, **en particular una garantía financiera suscrita con una entidad de las recogidas en el artículo 5 del Real Decreto 1795/2008.***

En el ámbito de sus competencias, la Dirección General de la Marina Mercante podrá dar instrucciones a las Capitanías Marítimas sobre los criterios a tener en cuenta para sustituir la retención de un buque por la constitución de una garantía.”

Justificación

A diferencia de la mayoría de los países de nuestro entorno, España sigue sin admitir una carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización (P&I) con carácter general. La propuesta pretende acercar al máximo el ordenamiento jurídico español a la práctica internacional, haciendo aceptable por el Juzgado una carta de garantía emitida por el Club de P&I del buque, cuando el hecho que se pretende garantizar y que da lugar a la retención está sujeto a cobertura bajo las Reglas del Club que resulten aplicables.

Al mismo tiempo se eliminaría la duplicidad que supone en España obligar al armador a contratar una garantía adicional a la ya concertada con el club de P&I para un mismo riesgo.

1.12. Disposición adicional trigésimo-quinta. Servicios de seguridad de las empresas navieras españolas en el extranjero.

Propuesta

*“Las empresas navieras españolas cuyos buques **de pabellón español** naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales ~~en las que se registren actos~~ **que hayan sido declaradas como de alto riesgo***

de piratería podrán contratar ~~el~~ servicios de seguridad privada de embarque de guardas armados con empresas dedicadas a esta actividad y ~~que tengan su sede social en~~ autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicará su celebración al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de seguridad protección marítima de que se trate.”

Justificación

El primer cambio pretende aclarar que la disposición se refiere a buques de pabellón español, aunque entendemos que no podría ser de otra forma.

El segundo concreta los tránsitos en los que se permitirá el embarque de guardas armados.

El tercero exige que las empresas de seguridad no sólo se “dediquen a esa actividad”, sino que “estén autorizadas para ello por un Estado miembro de la UE”. Pero entendemos que no se debería exigir que tengan su sede social en un Estado miembro de la UE, porque muchas están en el Reino Unido, que ya no es UE. Adicionalmente se propone incluir también a empresas autorizadas por Estados parte del Espacio Marítimo Europeo.

2. Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM).

2.1. Artículo 18. Despacho de buques.



NOTA: Ya sea en este artículo o en el reglamento de despacho de buques, que está también en el trámite de consulta pública previa, debe quedar claro el concepto de “habilitación de salida”: “declaración responsable”. Actualmente no se recoge ni en el Anteproyecto de la LNM ni en el Proyecto de reglamento de despacho.

2.2. Artículo 78. Documentación de los buques nacionales.

Propuesta (modificación respecto del texto vigente de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)



“1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de ~~Matrícula Registro, la Patente de Navegación,~~ el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y los Certificados de Seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.

[...]”

Justificación

Como hemos indicado anteriormente, se propone la eliminación de la “Patente de Navegación” y del “Certificado de Matrícula” y su sustitución por un nuevo “Certificado de Registro” bilingüe castellano-inglés.

2.3. Artículo 79. Certificado de Matrícula Registro.

Propuesta (modificación respecto del texto vigente de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)



“El Certificado de Matrícula Registro ~~reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la correspondiente hoja, y deberá ser renovado cada vez que en éste se produzca alguna modificación.~~ El

Certificado acredita que el buque está legalmente matriculado en España, ***su nacionalidad española y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional.*** ~~y Deberá ser renovado cada vez que en éste se produzca alguna modificación y exhibirse a petición de las autoridades competentes de la Administración Marítima nacional, de la del Estado ribereño o de la del Estado del puerto.~~

Justificación

Ver justificación de la propuesta de modificación de los artículos 252.4 y 253.2 d) del TRLPEMM.

2.4. Artículo 80. Patente de Navegación.

Propuesta (eliminar este artículo del texto vigente de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima) 

~~La Patente de Navegación acredita la nacionalidad española del buque y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También legitimará la identidad al capitán o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.~~

Justificación

Ver justificación a la propuesta de modificación al artículo 253 2d. del TRLPEMM.

2.5. Artículo 124. Otros privilegios.

Propuesta 

~~“3. Los créditos por suministros o reparaciones realizados a buques nacionales o extranjeros en puertos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.”~~

Justificación

Esta propuesta ya ha sido planteada con anterioridad y desestimada, por ir en contra del espíritu de la LNM que es reconocer el carácter internacional del transporte y la navegación marítima incorporando a la normativa española los convenios internacionales sin alterarlos.

La existencia en el marco internacional de dos convenios separados, uno para los créditos marítimos y el embargo (con una lista muy amplia, que incluye las reparaciones y suministros) y otro para los privilegios marítimos y la hipoteca (con solo 5+1 elementos) ya demuestra que **la normativa internacional pretende dar un tratamiento diferenciado a ambos**. De ahí precisamente el concepto de créditos privilegiados (aquellos que merecen un tratamiento diferenciado).

Las enmiendas propuestas, máxime con una redacción tan amplia y genérica como “reparaciones y suministros”, supondrían desvirtuar totalmente y vaciar de contenido dichos convenios, que España ha ratificado y que, por tanto, forman parte de nuestro marco jurídico, ya que casi cualquier crédito no incluido en los privilegios reconocidos por el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval podría caer dentro de esa definición.

Además, daría lugar al posible embargo del buque por deudas contraídas por el fletador por tiempo (suministros), punto este que está completamente fuera del alcance del armador.

Por todo lo anterior proponemos no desvirtuar uno de los principales objetivos de la LNM, manifestado en el segundo punto del preámbulo, que no es otro que **“acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otra, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos**. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la **remisión a los**

convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados”. El preámbulo también se refiere específicamente a este punto en el cuarto punto *in fine*, al decir que la pretensión de la Ley es “**asentar el crédito marítimo sobre un sistema de privilegios simplificado, reduciéndolos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993 (...)**”.

2.6. Artículo 212. Navegabilidad del buque.

Propuesta Aceptada parcialmente. Se mantiene redacción actual LNM.

~~“1.-El porteador deberá ejercer la debida diligencia para que el buque se encuentre, en el momento de emprender el viaje, en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previstas del viaje o de cada uno de los viajes proyectados, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.~~

~~2.-El deber de cuidar de la navegabilidad del buque permanecerá durante todo el tiempo de vigencia del contrato.”~~

Justificación

La exposición de motivos de la Ley 14/2014 (LNM) se remite a las Reglas de la Haya-Visby (RHV), ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos, en la regulación de la responsabilidad del porteador, indicando que “estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial”.

El párrafo 1 del artículo 3 de las RHV establece que el transportista debe, **antes y al comienzo del viaje**, ejercer una diligencia razonable para tener el buque en condiciones de navegabilidad. El porteador no está obligado a dar una garantía absoluta de navegabilidad (lo que en muchas ocasiones, no está en su mano y puede depender de terceros) y el buque solo necesita estar en condiciones de navegar al comienzo del viaje.

Una garantía continua de navegabilidad durante todo el viaje altera esa posición y haría que el transportista fuera potencialmente responsable de todos y cada uno de los eventos que afecten a la navegabilidad del buque durante todo el viaje. Esto situaría cualquier reclamación resultante fuera de la cobertura del Club de P&I.

Por otro lado, la exposición de motivos del Anteproyecto indica que la modificación pretende evitar las interpretaciones divergentes sobre la obligación inicial de navegabilidad y que la “*reforma pone fin a esas dudas y extiende la obligación de cuidar de la navegabilidad durante todo el tiempo del contrato.*”

Esta Asociación opina que si se ha detectado una aparente contradicción entre el régimen de La Haya Visby suscrito por España, este artículo 212 debe efectivamente modificarse. Dado que el preámbulo de la Ley 14/2014 deja clara la intención de aplicar las Reglas de La Haya-Visby, esta necesaria modificación debe encaminarse a cumplir esta intención y en ningún caso a establecer un régimen en España diferente del estándar internacional.

2.7. Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción, arbitraje y ley aplicable.

Propuesta Se mantiene redacción actual LNM

~~“1. Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o a arbitraje en el extranjero, así como las de elección de ley aplicable contenidas en los contratos de utilización del buque, en los contratos auxiliares de la navegación, o en los conocimientos de embarque, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente celebrados conforme a los usos que las~~

partes conozcan o deban conocer y que, en el comercio marítimo internacional, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado. ⁽¹⁾

2. ~~En particular, la~~ **No obstante, la** inserción de una cláusula de jurisdicción, de arbitraje o de elección de ley en el condicionado impreso de ~~cualquiera de los contratos a los que se refiere el apartado anterior o en~~ los conocimientos de embarque no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el ~~mismo~~ **apartado 1 de este artículo para el tercer tenedor adquirente del mismo, salvo que dichas cláusulas hayan sido aceptadas de forma expresa por dicho tercer tenedor.**”

3. A falta de acuerdo celebrado en los términos de este artículo, los derechos y acciones del tercer tenedor adquirente del conocimiento de embarque se regirán por la ley del país donde se encuentre el puerto de descarga designado en el título.”

Justificación

El artículo 468 de la LNM declaró nulas “las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los **contratos de utilización del buque** o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente” y estableció que “la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el **condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior** no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo”.

Por su parte, el Reglamento UE 1215/2012 establece (artículo 25) que la elección de jurisdicción deberá celebrarse por escrito y en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas o, “**en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado**”.

Este artículo 25 del Reglamento 1215 permitió que el artículo 468 de la LNM tuviera un impacto limitado, al no aplicarse la invalidez de la cláusula de sumisión a una jurisdicción extranjera no negociada separadamente **cuando se trataba de una cláusula de sumisión a tribunales de Estados europeos**, entre los que se incluían los tribunales de Londres, a los que se someten por defecto la inmensa mayoría de los contratos de utilización del buque.

Sin embargo, la salida del Reino Unido de la Unión Europea, su desvinculación de los Reglamentos comunitarios y la no aplicación de otros convenios internacionales, pone en riesgo los usos ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en el comercio marítimo internacional, dado que la inmensa mayoría de los contratos estándar llevan cláusulas de sumisión a ley y jurisdicción “por defecto” (en su mayoría a los tribunales de Londres), que podrían declararse nulas con carácter general en conocimientos de embarque, en los contratos de utilización del buque y en los contratos auxiliares de la navegación.

En definitiva, la aplicación combinada del artículo 468 más la salida del Reino Unido de la Unión Europea y el uso de los formularios estandarizados (BIMCO) hace que este artículo pudiera tener como consecuencia **remitir a los tribunales españoles no solo los casos de terceros tenedores de un conocimiento de embarque ajenos a la relación original**⁽²⁾, sino potencialmente cualquier disputa relativa a contratos de

⁽¹⁾ Texto extraído del Artículo 25.1.c del Reglamento 1215/2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

⁽²⁾ El artículo 251 de la LNM introdujo la novedad de que “el adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje” y modificó el régimen de oponibilidad de las cláusulas de sumisión a terceros que no

utilización del buque y contratos auxiliares de la navegación en los que no se hayan negociado las cláusulas de jurisdicción y ley aplicable separadamente.

Es por ello que se propone aplicar en España el mismo principio que impera en el ámbito europeo para estimar válidamente prestado el consentimiento en las cláusulas de sumisión expresa, recogido en el mencionado artículo 25 del Reglamento 1215/2012:

“en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.”

Es decir, en la medida en que las condiciones formales de las cláusulas de jurisdicción se ajusten a los hábitos que las partes tuvieran establecidos entre ellas y a los usos que conocieran o debieran conocer, el consentimiento de las partes debe entenderse válidamente prestado sin necesidad de más formalidades o requisitos adicionales.

Este es precisamente el espíritu que se infiere de la normativa europea (Reglamento UE 1215/2012) y de la doctrina sentada por el TJUE en esta materia y que se sigue en la práctica internacional.

2.8. Artículo 472. Embargo por créditos marítimos.

Propuesta  **Se pone 5% en lugar de 15%.**

“2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario.

La cuantía de la garantía, que como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado, la determinará libremente el juez en atención a los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:

a) Su porte y dimensiones.

...”

Justificación

La paralización injustificada de un buque puede causar graves daños y perjuicios a sus armadores. Establecer un importe mínimo (sin perjuicio de los criterios para determinar la cuantía de la garantía) supone en cierta medida un freno a la posibilidad de embargos abusivos o injustificados y al recurso al embargo en meros términos de estrategia.

Hay que tener en cuenta que el apartado 1 de este artículo establece que *“basta que se alegue el derecho o créditos reclamados, la causa que los motive y la embargabilidad del buque”*. Es decir, no se exige al solicitante la acreditación de dos de los requisitos tradicionalmente exigibles para decretar medidas cautelares: la apariencia de buen derecho y el peligro de la mora procesal.

En consecuencia, opinamos que además de incluir en la regulación un precepto integrador de los parámetros que debe considerar un juzgado para fijar el importe de la garantía o caución; resulta fundamental mantener un mínimo del importe del crédito marítimo alegado.

son parte en el contrato (el destinatario que recibe el conocimiento de embarque del cargador y los sucesivos tenedores), porque se trata de una situación que no contempla el Reglamento UE 1215/2012.