

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 21 de septiembre de 2020

Ref: Puertos 26/2020/ES

Asunto: Consulta pública previa modificación Ley de Puertos y Ley de Navegación Marítima - Borrador de propuestas ANAVE

Muy Sres. nuestros:

En nuestra circular [Puertos 25/2020/MH](#) les informamos de la consulta pública previa sobre el anteproyecto de Ley de modificación de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación Marítima, lanzada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Este tipo de consultas no incluyen ningún texto normativo concreto y tienen por objeto recabar la opinión de ciudadanos, organizaciones y asociaciones antes de la elaboración de un proyecto normativo.

Sin embargo, en una reunión mantenida con el Presidente de Puertos del Estado, D. Francisco Toledo, el pasado 8 de septiembre, nos ha pedido que en nuestras aportaciones fuéramos lo más concretos posibles e incluyéramos propuestas de modificación redactadas.

Les adjuntamos un primer borrador de posición de ANAVE, preparado teniendo en cuenta la sugerencia del Presidente de Puertos, que se discutirá en el Comité Directivo previsto para el próximo lunes 28 de septiembre. **Agradeceremos que nos envíen sus comentarios a la mayor brevedad posible y, en todo caso, no más tarde del próximo viernes 25 de septiembre a juridico@anave.es.**

Asimismo, les animamos a informarnos de cualquier ineficiencia que hayan detectado en las citadas leyes, o propuestas de modificación concretas, para poder incluirlas en el documento de ANAVE que dé respuesta a la consulta.

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.*

>>>-----

**Consulta pública sobre el 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**

**Propuestas de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)
Septiembre de 2020**

Ley de Navegación Marítima (LNM)

- 1. Seguros P&I y acción directa.**

Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)

- 2. Definición SSS.**
- 3. Servicio de recepción de desechos generados por buques.**
- 4. Bonificación en la tasa del buque (T1) a buques que cuenten con tecnologías para la reducción de emisiones.**
- 5. Requisitos de nacionalidad en las dotaciones de los buques del Registro Especial de Canarias.**
- 6. Responsabilidad de la empresa naviera por las sanciones administrativas impuestas por infracciones cometidas por la dotación del buque.**
- 7. Regulación del servicio portuario de suministro de combustible.**
- 8. Prevención de Riesgos Laborales.**
- 9. Servicio de practica, incompatibilidades.**
- 10. Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.**

LNM

- 1. Seguros P&I y acción directa.**

Añadir el siguiente apartado 2 al artículo 465:

“2. Los seguros de protección e indemnización se regirán por sus propias pólizas y se reconocerá la acción directa contra el asegurador cuando así se prevea en los Convenios Internacionales de los que España sea Estado Parte o en normas de la Unión Europea”.

Justificación

La LNM reconoce actualmente en su artículo 465, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. El asegurador podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya frente al perjudicado reclamante.

Sin embargo, no se tienen en cuenta las especificidades de los seguros de Protección e Indemnización (P&I). El texto que se propone añadir remite el régimen jurídico de los seguros de P&I a sus propias pólizas y se reconoce la acción directa sólo en los casos en que así lo prevean los Convenios internacionales o las normas de la Unión Europea (UE), no en cualquier caso y además de forma indisponible, como determina la redacción actual.

Es muy importante tener en cuenta que los casos en los que los Convenios Internacionales prevén la acción directa cubren todos los supuestos de mayor importancia, incluyendo los daños por la contaminación por hidrocarburos (Convenios CLC, Fund y Bunkers).

Entendemos que, en un sector de carácter y naturaleza tan internacional como es el transporte marítimo, es del todo necesario aproximar lo más posible la normativa marítima nacional a la de otros países europeos, en particular eliminando todas aquellas disfunciones o ineficiencias que se traduzcan en mayores costes para los armadores de buques de pabellón español. Estas ineficiencias conducen a una pérdida de competitividad del pabellón nacional que ha dado lugar, en los últimos 5 años, a una clara preferencia de los armadores españoles por abanderar sus buques en registros de la UE distintos del español.

TRLPEMM

2. Definición SSS.

Modificar la definición 27ª del Anexo II (Definiciones) añadiendo el texto subrayado a continuación:

*“27ª. Transporte marítimo de corta distancia (TMCD): aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías o pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo. **También se incluirán bajo esta definición aquellos transportes marítimos en régimen no regular que se desarrollen entre puertos situados en el mismo ámbito territorial antes indicado, aunque no cumplan estrictamente la definición de servicio marítimo del apartado 20º de este artículo**”.*

Justificación:

El concepto de ‘Servicio Marítimo’ nace con la Ley 48/2003. Desde el primer momento existieron dudas sobre su aplicación, lo que llevó al Presidente de Puertos del Estado a enviar una nota a todas las Autoridades Portuarias, de fecha 19 de abril de 2004, en la que aclara que el concepto de servicio a un determinado tipo de tráfico:

- no debe ser necesariamente ligado al de línea regular;
- no establece limitación alguna a la frecuencia y debe admitirse como tal, aunque el número de escalas anuales estimado no sea suficiente para poderse beneficiar de las reducciones por número de escalas.

Posteriormente, la Ley 33/2010 estableció, para la tasa del buque, dos cuantías básicas, una más reducida, para tráficos de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) y otra para el resto. La definición de TMCD incluida en dicha Ley (Anexo II, definición 27ª) es muy amplia, dando cabida a cualquier tráfico de cabotaje en España, inclusive insular, e independientemente del tipo de buque, si bien es cierto que especifica que debe tratarse de un “servicio marítimo”.

En la mencionada definición, no se menciona en ningún momento que el servicio tenga que ser regular ni se establece un número mínimo de escalas, ni la necesidad de notificar unas fechas fijas, ni de compromiso con una frecuencia determinada. Estos puntos quedan reservados para los servicios marítimos regulares, que se definen en el mismo Anexo (definición 21ª), y que nada tienen que ver con la aplicación de la cuantía básica S en la tasa del buque.

Todo ello quedó aclarado por el Organismo Público Puertos del Estado, en las respuestas a las preguntas recibidas de distintas instituciones, entre ellas, ANAVE, tras la publicación de la Ley 33/2010.

Sin embargo, algunas AAPP, en una interpretación muy restrictiva, consideran que aquellos buques que operan en el ámbito del TMCD pero en régimen *tramp* (no regular) no cumplen la definición de “servicio marítimo” incluida en el TRLPEMM.

Se considera por tanto necesario aclarar en la propia Ley la intención inicial, aportando así seguridad jurídica, modificando la citada definición como se propone.

3. Servicio de recepción de desechos generados por buques.

3.1 Modificar el Artículo 132.10 b) eliminando el texto tachado a continuación:

“Artículo 132. Régimen de prestación.

...

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

...

b) Cuando el buque que en una escala no efectúe descarga de desechos del anexo I acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, ~~así como el pago de las tarifas correspondientes~~, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, esta bonificación se aplicará únicamente a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1.”

Justificación

Los buques que, normalmente, se benefician de la bonificación de la tarifa por recepción de desechos a la que se refiere este apartado, son aquellos en los que debido a la cercanía del anterior puerto no han generado residuos que superen el 50% de la capacidad de almacenamiento.

Como consecuencia, el requisito de acreditar el abono de la tarifa es en la inmensa mayoría de los casos imposible de cumplir, dado que muchas Autoridades Portuarias (y todas las españolas), emiten sus facturas varios días (incluso semanas) después de la escala. Por lo que lo habitual es que la siguiente escala del buque tenga lugar antes incluso de que se haya emitido la factura, por lo que es imposible acreditar el abono.

De ahí que se proponga esta enmienda para evitar que la bonificación quede vacía de contenido en la práctica por un requisito de carácter meramente administrativo.

3.2 Añadir un nuevo apartado c.bis) al Artículo 132.10 como sigue:

c.bis) Los buques que operen en servicios de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, que no se va a superar la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos hasta la próxima escala: $100 \times [1 - (0,30/(n-1))]$ por ciento, siendo n la media de escalas semanales que el buque efectuó durante el año anterior y siempre que n sea igual o mayor que 2. En todo caso, los buques mencionados pagarán la tarifa que les corresponda, en cada puerto que escalen, como máximo una vez cada siete días, correspondiendo el importe total de la tarifa fija si se ha hecho descarga en ese periodo.

Justificación

El objetivo es dar un tratamiento especial al transporte marítimo de corta distancia, en línea con lo establecido en la Directiva (UE) 2019/883 relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, que España debe transponer, a más tardar el 28 de junio de 2021.

El considerando 33 de esta Directiva establece:

*(33) Debido a su tipo de actividad comercial, que se caracteriza por escalas frecuentes, el transporte marítimo de corta distancia se enfrenta a costes significativos en el marco del régimen vigente por la entrega de desechos en las instalaciones portuarias receptoras, al tener que pagar una tarifa en cada escala. Al mismo tiempo, **el tráfico no es lo bastante regular y programado como para acogerse a una exención del pago y de la entrega de desechos por estos motivos.** Con el fin de **limitar la carga financiera sobre el sector**, debe aplicarse una tarifa reducida a los buques en función del tipo de tráfico que practiquen.*

Los elementos que se identifican en este párrafo son dos:

- Escalas frecuentes y obligación de pagar en cada una de las escalas
- No posibilidad de obtener una exención como línea regular **por no ser el tráfico totalmente regular ni programado.**

La propuesta establece que los buques que operen en tráficos de SSS se aplique la misma fórmula para reducir la tarifa que a los buques que operan en ‘tráfico regular con escalas frecuentes y regulares’, es decir, aplicarles una bonificación del $(100 \times [1 - (0,30/(n-1))])$ por ciento, siendo “n” la media de escalas semanales que el buque efectuó durante el año anterior.

En todo caso, y de forma similar a la norma española, en el caso de que el buque haga uso del servicio de entrega de desechos, pagaría el importe total de la tarifa.

4. Bonificación T1 a buques que cuenten con tecnologías para la reducción de emisiones.

Modificación del Artículo 197.1 j) añadiendo el texto subrayado a continuación:

“Artículo 197. Cuota íntegra por acceso y estancia en Zona I o interior de las aguas portuarias.

...

1. j) A los buques que utilicen como combustible **una fuente de energía que elimine o reduzca considerablemente las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes, tal como** gas natural, **metanol, baterías u otras análogas** para su propulsión en alta mar, así como a los buques que durante su estancia en puerto utilicen **fuentes de energía tales como** gas natural, **metanol, baterías,** electricidad suministrada desde muelle **u otras análogas que eliminen o reduzcan considerablemente las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes** para la alimentación de sus motores auxiliares: 0,5.

*Este coeficiente no se aplicará a los buques que se dediquen al transporte de gas natural, salvo que durante su estancia en puerto utilicen **fuentes de energía tales como metanol, baterías,** electricidad suministrada desde muelle **u otras análogas que eliminen o reduzcan considerablemente las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes.***

Este coeficiente será compatible con los coeficientes de las letras anteriores.”

Justificación

Se pretende incluir en la bonificación las diferentes fuentes de energía alternativas, existentes o futuras, que eliminen o reduzcan significativamente las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes y/o gases de efecto invernadero.

En cuanto a los buques metaneros, si bien no parece lógico aplicarles la bonificación por utilizar GNL para su propulsión, ya que esto es lo habitual en este tipo de buques, sí parece positivo incentivarles también a reducir las emisiones contaminantes en puerto. Teniendo además en cuenta que probablemente en los próximos tiempos habrá buques de transporte de GNL que efectúen servicios de corta distancia.

5. Requisitos de nacionalidad en las dotaciones de los buques del Registro Especial de Canarias.

Modificar la Disposición Adicional 16ª.6 a) añadiendo el texto subrayado a continuación:

“Disposición adicional decimosexta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

...

6. Dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro Especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

En el caso de buques que operen en tráficos internacionales, el porcentaje del 50 por ciento indicado en el párrafo anterior se entenderá referido a la tripulación mínima de seguridad establecida en el correspondiente certificado.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.”

Justificación

Los buques mercantes de bandera española que operan en tráficos internacionales están sujetos a una competencia global muy fuerte. Todos los buques, de cualquier pabellón, con tripulaciones de prácticamente cualquier nacionalidad y unas condiciones laborales sujetas a los mínimos establecidos en el

Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT, son potencialmente competencia de los buques de pabellón español.

Las empresas navieras españolas optan muy preferentemente para abanderar sus buques por registros de Estados de la UE, como lo demuestra el hecho de que más del 82% de las GT de la flota controlada por armadores españoles bajo pabellones extranjeros está inscrita en registros de la UE. No obstante, dentro de la UE existen registros sumamente competitivos (como Malta, Madeira y Chipre), en los que empresas españolas vienen inscribiendo sus buques, buscando precisamente esa competitividad, en detrimento del Registro Especial de Buques en Canarias (REC).

Varios países europeos, como Alemania, Francia, Italia o Noruega, cuentan con registros de buques que establecen marcos normativos especiales a los buques que operan en tráficos internacionales, en particular, aplicándoles unas condiciones laborales más flexibles.

Los objetivos de esta propuesta son:

- incentivar que los nuevos buques que se incorporen a la flota de empresas armadoras españolas opten preferentemente por el pabellón español,
- evitar más exportaciones de buques a otros registros europeos
- y favorecer el retorno a pabellón nacional de los buques que actualmente operan en pabellones extranjeros.

6. Responsabilidad de la empresa naviera por las sanciones administrativas impuestas por infracciones cometidas por la dotación del buque.

Modificar el apartado 2.b del Art. 310 de la forma siguiente:

“Art. 310. Responsables

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

...

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil.

...

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes

~~la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque~~ quién cometa u ordene las citadas infracciones, sin perjuicio de la responsabilidad civil de la empresa naviera titular de la actividad”.

Justificación

Las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes se circunscriben por lo general al ejercicio de las funciones técnico-náuticas de los capitanes y demás tripulantes de los buques. La responsabilidad por el desempeño de estas funciones es exclusiva del capitán, no pudiendo ser delegables por éste en otras personas, pues el ejercicio de las mismas es un deber inherente a su puesto. Ello es, además, perfectamente lógico y razonable, pues el armador no puede controlar directamente las funciones técnico-náuticas del capitán, al ser éstas ejercidas en un centro de trabajo móvil (buque) en el que habitualmente no se encuentra el armador.

Por ello, no parece razonable que la empresa naviera deba responder de las sanciones impuestas con ocasión de infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima, salvo que la actuación en cuestión haya sido ordenada por la empresa, sino que responda exclusivamente quién cometa u ordene las citadas infracciones. Nótese que estamos hablando de la responsabilidad por sanciones administrativas y no de la responsabilidad civil, que sí corresponde a la empresa naviera como empleadora del capitán y de la tripulación.

Por ello, se propone suprimir la responsabilidad de la empresa naviera por las sanciones que se impongan por las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, de forma que la citada responsabilidad descansa exclusivamente en los autores (capitán y dotación, generalmente) de las citadas infracciones, salvo que la actuación les haya sido ordenada por sus superiores, todo ello sin perjuicio, obviamente, de la responsabilidad civil de la empresa naviera.

7. Regulación del servicio portuario de suministro de combustible.

7.1 Añadir un nuevo apartado e) al Artículo 108.2:

“Artículo 108. Concepto y clases de servicios portuarios.

...

2. Tienen consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnico-náuticos:

1.º Servicio de practicaaje.

2.º Servicio de remolque portuario.

3.º 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.

Justificación

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.

7.2 Modificar el art.109.2 quinto párrafo, así como el art.138, añadiendo el texto subrayado a continuación:

“Artículo 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante.

...

*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. 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.”

Justificación

Al incluir el servicio de suministro de combustible en la categoría de “servicios portuarios”, quedaría regulado por los artículos 109-125 del TRLPEMM, incluyendo las obligaciones de servicio público establecidas en el art. 110 (cobertura universal, continuidad y regularidad, etc.).

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.

El objetivo de esta propuesta es que el servicio de suministro de combustible siga funcionando y se regule como hasta ahora, aunque se incluya en la categoría de “servicios portuarios”.

8. Prevención de Riesgos Laborales.

Modificar el Artículo 65.1 eliminando el texto tachado a continuación

“1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto. A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. ~~En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros.~~ Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente”.

Justificación

El texto del art. 65 del TRLPEMM que se propone eliminar se refiere a “los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización”. Es decir, no se refiere al buque, sino a los espacios del puerto no otorgados en concesión o autorización.

Hay que deducir que ese texto se está refiriendo a aquellas situaciones en las que concurren al mismo tiempo y en la misma zona del puerto, empresas prestadoras de servicios portuarios (ej. amarradores, estibadores), servicios comerciales (ej. suministradores de combustible), o incluso empresas que efectúen otros trabajos en instalaciones portuarias (ej. reparaciones en una grúa). No parece adecuado encargar la tarea de coordinación de esos empresarios al consignatario que represente al armador del buque. En primer lugar, ¿de qué buque? Si se desarrollan trabajos concurrentes en un muelle, ¿se tratará del más próximo, aunque los trabajos no tengan nada que ver con el mismo?

La persona a la que se encomiende esta labor debe, ante todo, ser capaz de ejecutarla. Y ello en dos aspectos:

- Debe disponer de la información necesaria para ello, es decir, conocer los trabajos que se van a desarrollar por los distintos empresarios y los riesgos derivados de cada uno de ellos. Ni el consignatario ni el armador al que representa disponen, en general, de esta información.
- Debe tener autoridad para, en caso necesario, dar instrucciones a las diferentes empresas implicadas para el desarrollo de sus tareas (ej. evitar simultaneidad entre el suministro de combustible y trabajos en caliente en las proximidades). Ni el consignatario ni el armador al que representa disponen de autoridad para dar tales instrucciones a las empresas concurrentes.

¿Quién dispone de la información y la autoridad necesarias para llevar a cabo eficazmente la tarea de coordinación? Obviamente, la Autoridad Portuaria.

El art. 24.2 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) establece la obligación de coordinar las actuaciones de varios empresarios en un mismo centro de trabajo con el fin de que se lleve a cabo una efectiva prevención de riesgos laborales, encomendando esta labor al empresario titular del centro de trabajo. Aquí surge la pregunta ¿Qué debe considerarse “centro de trabajo” a estos efectos?

El actual artículo 65 del TRLPEMM tiene su origen en el artículo 132 de la Ley 48/2003 que, en su versión original, encomendaba a la Autoridad Portuaria el control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación que el citado artículo 24 de la LPRL, salvo en los espacios otorgados en concesión o autorización (donde el concesionario puede identificarse con el titular del centro de trabajo) y *“sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto”*.

Posteriormente, la Ley 33/2010 añadió el párrafo objeto de esta propuesta de modificación, en virtud del cual, en aquellos espacios no otorgados en concesión o autorización, la tarea de ‘control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación’ se transfiere de la Autoridad Portuaria al consignatario.

A la vista de las consideraciones anteriores, parece evidente que el texto añadido en la Ley 33/2010 no contribuye a facilitar que esa necesaria labor de coordinación con vistas a la LPRL se lleve a cabo de forma efectiva. Todo lo más, ese texto podría servir, a posteriori, para atribuir una responsabilidad en caso de incidente. Pero ese no es el fin de este artículo, sino asegurar que a priori se previenen las situaciones de riesgo para evitar accidentes.

De ahí la propuesta de que se elimine el texto subrayado, de modo que, en esos espacios, el encargado de la coordinación vuelva a ser quien tiene la información y la potestad para llevarla a cabo: la Autoridad Portuaria.

9. Servicio de practicaaje.

9.1 Se propone modificar el Artículo 121.4 de la siguiente forma:

“Artículo 121. Régimen de incompatibilidades.

...

*4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario de practicaaje no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en los artículos 133 y 134 de esta Ley. **Tampoco podrán participar los prácticos de puerto o sus organizaciones en forma alguna en el trámite o pruebas para la concesión de exenciones de practicaaje.**”*

Justificación

La Orden FOM/1621/2002, BOE del 29 de junio de 2002 que regula las exenciones de practicaaje, en su artículo 7.1.b, permite al Capitán Marítimo, al realizar la prueba a los candidatos a la exención, utilizar “los asesores técnicos que estime oportuno”. En la práctica, es muy frecuente que dichos asesores sean precisamente los prácticos del puerto.

Aunque desde el punto de vista estrictamente técnico ello pueda tener sentido, es evidente que la concesión de una exención trae como consecuencia inmediata una reducción de los ingresos de los prácticos, por lo que existe un interés económico evidente y directo. Es preciso evitar que un asesoramiento de los prácticos mediatizado por este interés económico pueda conducir a una aplicación injustificadamente restrictiva de las exenciones.

9.2 Añadir un nuevo párrafo al apartado 2 del Artículo 126:

“Artículo 126. Definición y características del servicio de practicaaje.

1. Se entiende por practicaaje...

*2. El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima, **salvo en la operación de salida, para todos los buques en línea regular, con dos o más propulsores y frecuencia quincenal o más frecuente.***

*No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones **adicionales** a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional. **En el caso de los tráficos estratégicos previstos en el artículo 245, párrafo 3(bis) de esta Ley la concesión de una exención a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje será automática, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima, una vez cumplidos los requisitos objetivos que reglamentariamente se establezcan.***

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaaje los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.”

Justificación

Se propone por un lado reestablecer la situación anterior a la aprobación del actual Reglamento General de Practicaje (RD 393/1996), eliminando la obligatoriedad de este servicio en la operación de salida, para todos los buques en línea regular que cumplan unos criterios objetivos de regularidad, frecuencia y maniobrabilidad.

Además, en los tráficos declarados como estratégicos en el artículo 245.3(bis) del TRLPEMM se propone incluir un régimen todavía más flexible que permita reducir los costes del transporte en estos territorios insulares.

10. Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

Añadir un apartado d) al artículo 30.1 relativo a los miembros que constituyen el Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

“d) Un vocal representante de la asociación más representativa de ámbito estatal de las empresas navieras y designado por la misma”

Justificación

Las Autoridades Portuarias son Organismos Públicos y de Interés General. En ocasiones, para competir favorablemente con puertos vecinos, acometen inversiones en infraestructuras que no responden a una necesidad real de la demanda y que generan una fuerte sobrecapacidad global.

Por otra parte, la propia ley prevé que las inversiones de las AA.PP. no procedan de los presupuestos públicos sino de las tasas abonadas por los usuarios, salvo la posible aportación de fondos europeos.

En este contexto, parece muy positivo que, junto con otros intereses y, en particular, junto con los intereses estrictamente locales, ya ampliamente representados en los Consejos de Administración de las AA.PP., exista también en los mismos, como órganos responsables de la decisión respecto de las inversiones a acometer, y de la gestión del puerto, una representación, de ámbito estatal, de las empresas navieras.