



TERCERA AUDIENCIA 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

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 ha sido sometido ya en dos ocasiones al trámite de audiencia pública.

Algunos de los cambios operados en su texto durante su tramitación justifican que de manera restringida a esas novedades se haga una nueva audiencia pública por un período de 7 días hábiles, que concluye el 15 de septiembre de 2022.

Se señalan a continuación los cambios que se someten a esta audiencia y su justificación:

I. Adición de un nuevo apartado 5 al artículo 310 del TRLPEMM:

Problema detectado: la pluralidad de nombres utilizados tanto en el Derecho español como en los convenios internacionales puede generar dudas sobre el responsable de una infracción. Se aclara que la utilización del término naviero comprende también al armador o a otros términos incluidos en convenios internacionales, en especial, el llamado Código IGS, de gran relevancia en el cumplimiento de las obligaciones de seguridad que deben cumplir los buques.

El texto introducido como nuevo artículo 310.5 del TRLPEMM es el siguiente:

«5. A los efectos del régimen de responsabilidad previsto en este título, se entenderá por naviero la persona física o jurídica a la que correspondan las obligaciones derivadas de la explotación del buque, cualquiera que sea su denominación con arreglo a la Ley de Navegación Marítima o los convenios internacionales. Cuando se trate de buques a los que resulte de aplicación el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), se entenderá por naviero la compañía que ha accedido a hacerse cargo de las obligaciones y responsabilidades que en ese código se estipulan.»

II. Adición al nuevo apartado 11 del artículo 312 del TRLPEMM

Problema detectado: enumerados los bienes susceptibles de decomiso, se observa la ausencia de una referencia a las motos náuticas, que quizás podría inferirse de la enumeración realizada, pero por razones de seguridad jurídica y debida a la prohibición de la analogía en el Derecho administrativo sancionador se opta por incluir esa referencia.



El texto queda como sigue:

«11. En los supuestos de infracciones graves o muy graves en los que se produzcan lesiones a alguna persona o se ponga en riesgo grave su integridad física, se podrá acordar el decomiso de los buques, embarcaciones, **motos náuticas**, equipos, aparatos, elementos y materiales implicados en la comisión de la infracción.»

III. Adición al artículo 319 del TRLPEMM

Problema detectado: en caso de daños por contaminación del medio marino, los buques responsables de los daños pueden evitar su retención a cambio de constituir un aval en la Caja General de Depósitos. En ocasiones la constitución de la garantía se ve dificultada porque los bancos o la propia Caja General de Depósitos están fuera de su horario de atención al pública. Para evitar retrasos, se ofrece una nueva posibilidad que consiste que el armador consigne notarialmente la cantidad exigida como aval, con orden de que el notario remita dicha cantidad a la mayor brevedad a la Caja General de Depósitos.

Esta solución se plasma en un nuevo párrafo añadido al artículo 319 del TRLPEMM (en su versión ya modificada por el anteproyecto), que marcamos en color rojo:

«Artículo 319. Aseguramiento de las obligaciones derivadas de la contaminación del medio marino.

1. El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención de un buque o embarcación, como medida provisional, a fin de asegurar las obligaciones derivadas de la contaminación del medio marino.

2. La decisión de la retención de un buque o embarcación podrá ser sustituida por la constitución de una garantía en efectivo, aval prestado por entidades de crédito, establecimientos financieros de crédito o sociedades de garantía recíproca, o seguro de caución otorgado por entidades aseguradoras conforme a lo establecido en la regulación de la Caja General de Depósitos.

Cuando no fuera posible constituir una garantía en la forma prevista en el párrafo anterior, se podrá consignar la cantidad exigida ante notario, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación notarial, con orden de remitir ese importe a la Caja General de Depósitos a la mayor brevedad.

Cuando las circunstancias lo justifiquen, el Director General de la Marina Mercante podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes. Estas garantías se presentarán en documento traducido al español, se emitirán en euros y serán pagaderas a primer requerimiento del Director General de la Marina Mercante, siempre que conste determinada la obligación de pago en una resolución administrativa que ponga fin a la vía administrativa. La resolución de cualquier controversia que derive de la admisión de estas garantías será competencia exclusiva de los tribunales españoles.



3. El levantamiento de la retención del buque o embarcación quedará condicionado a la designación de domicilio prevista en el artículo 317.4.»

IV. Adición de una nueva sección 6.^a al capítulo II del título IV del libro tercero del TRLPEMM (régimen sancionador)

La invasión de Ucrania por parte de Rusia en el mes de febrero de 2022 dio lugar de la imposición por parte de la Unión Europea de determinadas medidas restrictivas que pesan sobre Rusia o sobre determinados nacionales de este país, a las que los Estados tienen la obligación de dar cumplimiento. Para facilitar la ejecución de esas medidas cuando se refieran a buques, se ha introducido una nueva regulación en esta materia, que se reproduce a continuación:

«Sección 6.^a Medidas cautelares en colaboración con otros órganos u organismos públicos

Artículo 326. Retención de un buque o embarcación a petición de otros órganos u organismos públicos.

1. La Administración marítima podrá acordar la retención de un buque o embarcación cuando sea necesario para la eficacia de las competencias atribuidas a otros órganos u organismos de la Administración General del Estado.

2. Los costes que se produzcan como consecuencia de la retención del buque o embarcación serán a cargo de su propietario, naviero o armador y, subsidiariamente, del órgano u organismo que solicitó su adopción. No obstante, se excluirán de esta obligación las tasas que se hubiesen devengado en caso de responsabilidad subsidiaria del órgano u organismo que acordó la retención.

Artículo 327. Medidas cautelares como consecuencia de medidas restrictivas o sanciones internacionales.

1. La Administración marítima acordará la retención de un buque o embarcación que se vea afectado por la adopción de medidas restrictivas o sanciones internacionales.

2. Las condiciones de la retención serán las que establezca la resolución sancionadora o, en su caso, el órgano competente para su cumplimiento o supervisión. La Administración marítima determinará las medidas de seguridad que deberán cumplirse durante el tiempo que dure la retención del buque o embarcación.»