

## **La reforma legislativa de Puertos y Navegación puede estar aprobada en un año**

**El Clúster Marítimo Español celebra un Encuentro con la Administración, donde se exponen los principales puntos de la reforma legislativa sobre la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, que podría aprobarse en poco más de un año**

Con la conferencia titulada Líneas generales de la reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, el Clúster Marítimo Español (CME) cierra su ciclo de jornadas por este año, tratando un tema de gran importancia y repercusión para la actividad marítima como supone esta reforma legislativa. Para ello se invitó a Julio Carlos Fuentes Gómez, subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, quien relató el proceso legislativo que se está llevando a cabo y las principales temáticas afectadas por la reforma. Una “magnífica oportunidad para exponer nuestras propuestas, a fin de que sean tenidas en cuenta en pro de una futura y mejor legislación marítima”, afirmó el presidente de honor del CME, Federico Esteve, quien además recordó que el Clúster ha sido especialmente activo en esta sentido. “Con la ayuda de nuestros asociados, siempre hemos compartido y presentado propuestas a la Administración a través del Consejo Consultivo Marítimo para mejorar la amplia y variada normativa vigente, en un sector tan heterogéneo como el nuestro. Heterogeneidad que exige de un minucioso trabajo para poder actualizar y articular la legislación, con el fin último de permitirnos ser más competitivos”, explicaba Esteve.

Tras destacar algunas de las propuestas del sector, el presidente de honor dio paso el invitado, que inició su exposición explicando el proceso de reforma legislativa. Dicho proceso se inicia con una primera fase de consulta pública, que trata de poner en conocimiento de todos la iniciativa, y le aporta legitimidad democrática, además de permitir recibir comentarios y propuestas. Al respecto, Fuentes afirmó que más de 40 asociaciones les han hecho llegar sus sugerencias, y con una clara distinción de los asuntos marítimos y los portuarios. Los primeros “no nos han sorprendido”, puntualizaba Fuentes, porque son los temas que ya tenían encima de la mesa desde hace tiempo y que querían abordar. En cambio, los portuarios han sido muy variados, desde la derogación de la responsabilidad en los consignatarios en materia de prevención de riesgos, hasta el bunkering, que “ha sido una de las estrellas”, pasando por temas de concesiones, tasas portuarias... “el ámbito portuario ha sido muy intenso”, explicaba Julio Carlos Fuentes, aclarando que en estos asuntos se apoyan en Puertos del Estado.

Además, el alcance de la reforma también va a depender de otros ministerios, porque algunas cuestiones planteadas encima de la mesa afectan al Ministerio de Justicia, Economía o del Interior, por ejemplo, y con ellos también están tratando los asuntos que les competen.

La siguiente fase del procedimiento legal es la de audiencia pública, que el subdirector general espera llevar a cabo este mes o en enero, y toca pedir los informes de otros ministerios e instituciones. Además de la revisión de las Cortes para su tramitación parlamentaria. “Estamos hablando de un

proceso de tramitación que, como mínimo, va a llevar un año” y probablemente lo supere.

Fuentes agrupa las claves de la reforma en tres grupos: necesidades de la Dirección General de la Marina Mercante, necesidades del sector y algunos cambios que son simplemente impuestos por las modificaciones normativas internacionales.

#### Necesidades de la Dirección General

Este primer grupo de asuntos a reformar, lo componen desarrollos reglamentarios pendientes “y que queremos llevar a cabo a corto o medio plazo”. Se refiere a cuestiones como las enumeradas a continuación:

- La habilitación legal para imponer normas reglamentarias las obligaciones de aseguramiento de responsabilidad civil de accidentes en actividades que se lleven a cabo con ocasión de la navegación marítima, o para la protección del medio ambiente.

- Actualizar y agilizar el régimen de registro de buques y el de abanderamiento. Y dentro de estos registros destaca el registro canario, REBECA. Además, Fuentes afirma que ha habido cierta unanimidad en las peticiones para pedir “que se rebaje el listón de las dotaciones mínimas para las cuales se exige la nacionalidad española, que actualmente es el 5%”. En general hay peticiones para que estas dotaciones no se exijan en buques que operen únicamente en tráfico internacional, más expuestos a la competencia internacional. También comentó la propia petición que presentó el Clúster, para que ese 50% de marinos que debe tener nacionalidad de la Unión Europea se compute, no sobre el total de la dotación, sino sobre la mínima de seguridad. “Son alternativas que parecen razonables, pero que conllevarán sin duda una negociación intensa durante su tramitación”, comentó el subdirector general al respecto.

- Otro asunto de interés es el replanteamiento de las obligaciones que se imponen a las navieras por casos de utilidad pública o interés social. “Estamos pensando sobre todo en la operación paso del Estrecho” y en esa exigencia de avales que ya se intentó en 2018, pero no fue posible por falta de habilitación legal por parte de la Dirección General.

- Por último destaca la necesidad de poner orden en las tasas de la marina mercante, una cuestión que les ha llevado mucho trabajo, según Fuentes. Ahora este tema en la nueva ley se dividirá en dos capítulos, el primero dirigido a la gestión de esas tasas, y un segundo para reunir las todas.

#### Peticiones del sector

En este grupo, que coincide con muchas de las planteadas por el CME, destacó las siguientes:

- Seguridad de las navieras cuando naveguen por aguas afectadas por la piratería, una cuestión “asumida incluso por nuestro ministro”, afirmó Fuentes. Ahora la ley les obliga a contratar con empresas españolas de seguridad que no están preparadas ni cuentan con medios para prestar ese servicio en zonas de piratería. Por ello afirma que “se ha puesto mucho empeño en esta casa” y

confían poder llevar a cabo la reforma necesaria en este asunto.

- La garantía de los créditos marítimos en un procedimiento tan importante como el embargo de buques, otra cuestión donde afirma que el sector ha hecho mucho hincapié. El mínimo establecido actualmente parece perjudicar la posición como jurisdicción marítima.

- La protección de marinos, un asunto relevante sobre todo desde una perspectiva más humana, y que fue noticia hace unos meses por los problemas de repatriación de unos marinos que quedaron abandonados a su suerte.

- El fichero de embarcaciones de recreo para facilitar el control del aseguramiento de las mismas. La idea es conseguir un registro centralizado e informatizado, al estilo del existente en Tráfico, por ejemplo.

- Normalización de prácticas que el tráfico marítimo tiene asumido. Sobre todo se refiere a la relación con los P&I, donde se demanda la recuperación de una normativa anterior que había desaparecido por cuestiones estratégicas.

- La aceptación de las cargas de garantía, un tema que les interesa mucho. Estas están comúnmente aceptadas en el tráfico marítimo por la agilidad que suponen y desde la Marina Mercante ya se intentó su incorporación pero no fue posible. Fuentes cree que es posible ajustarlas a derecho, pero reconoce que tienen difícil encaje porque el Tesoro ve con claridad esta figura.

- La última cuestión que destaca en este grupo es la reivindicación de la náutica de recreo en pro de una mayor uniformidad en el tratamiento de la misma y, muy especialmente, en lo referente al abandono de buques.

#### Actualización de la normativa internacional

Este último grupo engloba la necesidad de adecuar la legislación para estar en línea con las modificaciones legales de carácter internacional, que se han ido produciendo con el tiempo. Es, por ejemplo, el caso de la adaptación de las cuantías de los límites de responsabilidad aplicables en buques y embarcaciones de arqueo inferiores a los 300 GTs en los convenios de limitación de responsabilidad.

En general, se han recibido muchas más peticiones que detalla y algunas son muy complejas de tratar. Pero Julio Fuentes afirma que “hay que ser posibilistas”, esperando llevar a cabo “una reforma ordenada” y que “lo hagamos como siempre, con la colaboración y la ayuda del sector, que seguro que va a contribuir a mejorar, y mucho, los textos que finalmente se aprueben”. El subdirector general finalizó su intervención convencido de que la reforma se aprobará, y que lo hará aproximadamente dentro de un año.

**Datos de contacto:**

José Henríquez

Responsable de comunicación del Clúster Marítimo Español

628269082

Nota de prensa publicada en: [Alcorcón](#)

Categorías: [Nacional](#) [Derecho Nautica](#) [Sector Marítimo](#)

---

**NotasdePrensa**

<https://www.notasdeprensa.es>