

A LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

MINISTERIO DE FOMENTO

Vicente Torres Montiel, provista de DNI núm. \_\_\_\_\_ y domicilio a efecto de notificaciones en calle Constitución nº 2, de Godella, 46110 Valencia, atentamente comparece y respetuosamente, DICE:

Que junto con las personas que en folio aparte se especifican y que asimismo suscriben el presente escrito y que conforman la actual PLATAFORMA DE AFECTADOS POR EL PROYETO DE ORDEN MINISTERIAL sobre equipos de seguridad de las embarcaciones de recreo actualmente en tramitación en esa Dirección General, y oponiéndose a la misma, elevan el siguiente escrito de

#### A L E G A C I O N E S

PRIMERA: Los firmantes están legitimados para formular el presente escrito en su calidad de **afectados** y perjudicados por el referido proyecto de O.M. en su calidad propietarios o patrones de embarcaciones de recreo ya que con la misma se pretenden establecer de forma arbitraria. Injusta e ilegal – dicho sea salvando los debidos respetos y en estrictos términos defensa – como después analizaremos, requisitos más gravosos que los actualmente existentes.

SEGUNDA: En primer lugar y según expresa la propia Exposición de Motivos del referido Proyecto de O.M. literalmente se expresa:

**“Entre las facetas novedosas de esta Orden, es de ver, de una parte, que su ámbito de aplicación se extiende a las embarcaciones de recreo extranjeras que naveguen por aguas bajo soberanía española, siempre y cuando sus propietarios o patrones tengan vinculación autentica con España...”**

Y en su art. 2.1.c) establece:

**“ Esta Orden se aplica a todas las embarcaciones de recreo.**

**c) Que naveguen por aguas interiores marítimas españolas o en el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y, que sean propiedad de personas físicas o jurídicas que tengan su residencia o domicilio social en España o cuyo patrón tenga su residencia en España”.**

Con ello queda acreditado, patente y totalmente probado por propia admisión, la manifiesta incompetencia del Ministerio de Fomento para regular requisitos de ninguna naturaleza referidos a embarcaciones extranjeras, cualquiera que sea el Estado de pabellón.

**Ello por infracción directa y ostentosa del art. 10.2 del Código Civil que establece que:**

**“ Los buques, las aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedan sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro.”**

Ante esta manifiesta incompetencia del Ministerio de Fomento resulta aplicación lo dispuesto en el art. 47 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo que establece que:

**“ NULIDAD DE PLENO DERECHO.**

**1. Los actos de las Administraciones Publicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes:**

**b) Los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.”**

La claridad de cuanto antecede excusa de mayor argumentación, no obstante lo cual, es de añadir que a la misma conclusión de nulidad absoluta por incompetencia manifiesta del Proyecto de O.M. se llega no solo por aplicación del derecho interno español, sino también por aplicación del derecho internacional vigente.

Así la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, suscrita por España, establece en su art. 21.2 que el Estado ribereño no podrá legislar – y por tanto muchos menos promulgar O.O.M.M. – sobre construcción, dotación o equipo de los barcos que pasan por sus aguas o entran en sus puertos.

Y el art 94 establece la competencia del Estado al que pertenece el pabellón del barco en cuanto a la seguridad, dotación y equipos del barco.

La nulidad absoluta del Proyecto de O.M. se muestra pues evidente e incuestionable.

TERCERA: También establece literalmente la Exposición de Motivos del tan referido Proyecto de O.M. que:

**“ Entre la facetas novedosas de esta Orden, es de ver, de una parte, que su ámbito de aplicación se extiende a las embarcaciones de recreo extranjeras... con la finalidad de evitar que las embarcaciones de recreo se abanderen en otros Estados de pabellón con requisitos de seguridad y prevención de la contaminación más laxos, lo que evidentemente supone un menoscabo en la política de la Marina Mercante antes enunciada.”**

Ello evidencia también por propia admisión la concurrencia de desviación de poder ya que se utiliza la facultad normativa de regular los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo nacionales para otra finalidad distinta y torticera – dicho sea salvando los debidos respetos – cual es la de impedir o evitar que las embarcaciones de recreo se abanderen otros Estados de pabellón, actividad perfectamente lícita y cuya validez no se cuestiona en este Proyecto de O.M. ni en ninguna otra disposición legal o reglamentaria.

A este respecto el art. 48 de la vigente Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común establece:

**“Art. 48. Anulabilidad.**

- 1. Son anulables los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder.”**

Con ello queda acreditada también por propia admisión y de forma incuestionable esta segunda causa de nulidad.

CUARTA: El Proyecto de O.O. también infringe y viola el art. 34 de la Ley 39/2015 del P.A.C. que dispone:

**REQUISITOS DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS**

**Art- 34. Producción y contenido.**

- 1. Los actos administrativos que dicten las Administraciones Públicas, bien de oficio o a instancia del interesado, se producirán por el órgano competente ajustándose a los requisitos y al procedimiento establecido.**
- 2. El contenido de los actos se ajustará a lo dispuesto por el ordenamiento jurídico y será determinado y adecuado a los fines de aquellos.”**

Ya hemos comprobado que el Proyecto de O.M. cuestionado no se produce por el órgano competente ni se ajusta al ordenamiento jurídico ni es adecuado a sus fines.

Así en la Exposición de Motivos referida también se dice:

“El actual marco normativo que determina los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo se contiene en el Orden FOM/1144/2003,

de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. No obstante desde su publicación hace ya más de 15 años, la evolución tecnológica de los equipos destinados a ser instalados en las embarcaciones de recreo y la reciente actualización normativa que sobre las embarcaciones de recreo y los equipos marinos ha emanado de la Unión Europea aconseja una nueva regulación que aúne los factores y circunstancias que permitan un mejor desenvolvimiento del sector náutico de recreo.

---

**De este modo, con esta nueva Orden se pretende determinar el equipo de seguridad, en la esfera del salvamento, la navegación y la protección contra incendios, y de prevención de la contaminación del medio marino particularmente por las aguas sucias, en las embarcaciones de recreo; así como los requisitos que deben reunir dichos equipos, que, en su esencia, provienen de la normativa europea.**

No obstante esa pretendida motivación resulta totalmente desacreditada en sus propios términos y desmentida por otras afirmaciones vertidas en la propia Exposición de Motivos, que, de este modo, resulta también contradictoria en sus propios términos, no sea al ordenamiento jurídico y no es adecuado a sus fines.

Así no resulta de recibo ni creíble que los demás Estados de la Unión Europea no hayan adecuado su normativa sobre esta materia a la normativa europea ni se hayan adaptado a la evolución tecnológica y nosotros seamos los perfectos y los pioneros de la materia,

Más bien lo que se evidencia es un exceso de celo en imponer requisitos y dispositivos superiores a los de otros países europeos probablemente por ignorancia o por favorecer injustificadamente a un sector económico muy específico, y así literalmente se admite y expresa que **„aconseja una nueva regulación que aúne los factores y circunstancias que permitan un mejor desenvolvimiento del sector náutico de recreo.”**

Con ello queda evidente que la finalidad de la O.M. es simplemente impedir el abanderamiento en otros países de la Unión Europea y favorecer injustificada y arbitrariamente a las empresas y al mercado nacional del sector náutico de recreo incrementando desproporcionadamente los dispositivos de seguridad, finalidades ambas ilegales.

Es decir que una vez más y por propia admisión se acredita que este acto- Proyecto de O.M.- no se ajusta al ordenamiento jurídico ni es adecuado a sus fines, con clara vulneración del invocado art.34 de la LPAC lo cual impone también la anulación del Proyecto de O.M. cuestionado.

QUINTA: El presente escrito de alegaciones se formula transcurrido el periodo de información pública acordado en el procedimiento toda vez que esta Plataforma de Afectados se formó con posterioridad y sigue abierta a nuevas incorporaciones que siguen produciéndose y que periódicamente se irán comunicando a esa Administración

y sin perjuicio de que puedan constituirse en entidad con personalidad jurídica posteriormente, y al amparo del art.82 de la LPAC dada la dilación prevista en la aprobación de la O.M. y en todo caso acogiéndose al derecho de petición.

Y en merito de cuanto antecede

SOLICITAN: Que teniendo por presentado este escrito se sirva admitirlo, tener por efectuadas las anteriores alegaciones y en merito de las causas de nulidad concurrentes en el Proyecto de Orden Ministerial, suspender, desistir y dejar sin efecto la tramitación del mismo, acordando el archivo del expediente.

Es de hacer en justicia que respetuosamente pedimos en Valencia a