

A LA EXCMA. SALA

DOÑA BEATRIZ DE MERA GONZÁLEZ, Procuradora de los Tribunales, y de ANAVRE ASOCIACIÓN DE NAVEGANTES DE RECREO, según consta acreditado en el recurso de la referencia, ante la Excma. Sala comparezco y, como mejor haya lugar en Derecho, DIGO:

Dentro del plazo previsto en el art. 53 LJCA, por medio del presente escrito consigno **FORMALIZACIÓN DE LA DEMANDA del recurso contencioso-administrativo** de la referencia, consignando lo siguiente:

I. ANTECEDENTES DE HECHO

A. RESOLUCIÓN IMPUGNADA

1. Se impugna en el presente recurso el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo, emitido por el Consejo de Ministros bajo la firma del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y con la rúbrica de S.M. El Rey.
2. Dicho reglamento se publicó en el BOE nº 119, de 19 de mayo de 2021.

B. ALCANCE DEL RECURSO

3. Esta parte impugna el indicado Reglamento, en primer lugar, de forma integral, por considerar que en su tramitación se ha incumplido la normativa procesal aplicable a la promulgación de una norma de este rango, lo que hace que la norma sea nula de pleno de derecho, o subsidiariamente anulable.
4. Con carácter subsidiario, se impugnan una serie de artículos concretos de dicho Reglamento, para el supuesto de que no se estimara nuestra alegación principal, por entender que cada uno de ellos es incompatible con el Ordenamiento Jurídico del Reino

de España, así como con distintas regulaciones internacionales correspondientes a Directivas europeas de obligado cumplimiento, así como a Tratados Internacionales suscritos por nuestro país, también de obligado cumplimiento. En cada caso se impugnará bien su nulidad bien su anulabilidad, según corresponda.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICO FORMALES

A. DE LA JURISDICCIÓN

5. El conocimiento de esta cuestión viene atribuido a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en virtud de lo dispuesto por el art. 106.1 de la Constitución, 24 de la Ley Orgánica 6/1985, del Poder Judicial y arts. 1º y 2º de la Ley reguladora de esta Jurisdicción (en adelante LRJCA o Ley Jurisdiccional).

B. DE LA COMPETENCIA

6. La Sala a la que tengo el honor de dirigirme es competente para conocer del presente recurso, a tenor de lo dispuesto en el artículo 12.1.a de la Ley Jurisdiccional, al impugnarse una disposición reglamentaria emanada del Consejo de Ministros

C. DE LA LEGITIMACIÓN DE LAS PARTES

7. El recurrente está legitimado activamente para la interposición del presente recurso en virtud de lo dispuesto por los arts. 24.1 de la Constitución, y 19.1 de la Ley de esta Jurisdicción. ANAVRE Asociación de navegantes de recreo (en adelante ANAVRE) es una asociación sin ánimo de lucro debidamente constituida según la Ley de Asociaciones, e inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones (art. 22 CE y LO 1/2002).
8. Según resulta de sus estatutos ANAVRE tiene un ámbito de actuación en todo el territorio del Estado Español, y tiene como objeto y finalidad principal la defensa de los intereses de los usuarios y propietarios de Embarcaciones de Recreo. Dicha defensa comprende todas aquellas actuaciones legales, administrativas y comerciales, que contribuyan a beneficiar el desarrollo de esta actividad marítima.

9. Considerando que el RD 339/2021 es perjudicial para los intereses de la náutica recreativa en general, y en particular para los asociados de ANAVRE, la Asamblea General celebrada el 19 de junio de 2021 acordó la interposición del presente recurso contencioso-administrativo.

D. DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO

10. Conforme determina el artículo 25 de la Ley Jurisdiccional, este recurso se interpone directamente contra una disposición de carácter general.

III.FUNDAMENTOS JURÍDICOS MATERIALES

A. NULIDAD DEL REGLAMENTO IMPUGNADO EN SU CONJUNTO

11. se impugna el contenido del antecitado Real Decreto por entender que se ha conculcado el procedimiento legalmente dispuesto para su promulgación. Y ello es así porque, como es de ver en el documento número 14 del expediente titulado “Informe sobre el proyecto de Orden por el que se regula el equipo de seguridad y prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo” (Páginas 472 a 480 del expediente) emitido por la Secretaría General Técnico del Ministerio de fomento, en su apartado 6 (Valoración) y, concretamente, en la observación primera del mismo, referente al Rango Normativo, se entiende necesario elevar el rango de la norma al de Real Decreto, por no existir una habilitación expresa a favor del Ministerio de Fomento para la emisión de la regulación de referencia.
12. La consecuencia lógica de dicha observación debería haber sido, primero, la emisión de una resolución por la cual se estipulase el cambio de rango normativo, elevando la categoría del proyecto, inicialmente de Orden Ministerial, a la de Real Decreto. Ello seguido de un archivo del expediente y actuaciones realizadas, para proceder a la apertura de un nuevo expediente, consulta pública previa, publicación del nuevo texto y apertura de fase de alegaciones.
13. En su lugar, se procedió a dar continuidad al expediente, sin dar lugar a la formulación de nuevas alegaciones, ni dar trámite a los interesados para proceder a la defensa de las mismas, ni comunicar la contestación a las alegaciones efectuadas antes de ese

momento. Alegaciones que fueron efectuadas por los agentes sociales involucrados en la comunidad náutica, comprendiendo asociaciones empresariales, técnicas y de usuarios de embarcaciones y buques de recreo, partiendo de la base de que se estaban formulando alegaciones a una norma de rango inferior y, por tanto, reformable, modificable o sustituible con mayor facilidad.

14. Al obrar de este modo, se impidió a los agentes sociales formular propuestas en la fase de consulta pública o nuevas alegaciones al proyecto de norma, que ya había sufrido modificaciones, poder defender dichas alegaciones, o conocer el motivo de la estimación o no de las mismas y actuar al respecto. Todo ello agravado por el hecho de que estamos ante una norma reglamentaria de rango superior a la inicialmente propuesta y, por tanto, de mucho más complicada modificación, reforma o sustitución, provocando así la indefensión de los agentes sociales interesados y afectados por la norma finalmente promulgada. Con ello, no sólo se ha conculcado la legislación ordinaria, concretamente el artículo 26 de la Ley 50/1997 de 27 de noviembre, del Gobierno, que prevé claramente el trámite a seguir para la tramitación de cualquier norma con rango de ley, real decreto legislativo o de carácter reglamentario (procedimiento que se prevé para cada norma específica, sin contemplar la posibilidad de conversión de un expediente por elevación del rango normativo); además de lo dispuesto en el Capítulo VI de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente en las exigencias para la omisión de los trámites de participación ciudadana (que obviamente no se dan en este caso teniendo en cuenta que se ha tardado prácticamente cinco años en completar el procedimiento, por lo que no existía motivo alguno para no someter el proyecto de Real Decreto a dichos trámites); sino también los principios constitucionales de seguridad jurídica y tutela judicial efectiva, entre otros.
15. Por último, el examen de la contestación de la DGMM a la solicitud hecha por ANAVRE, AEGY y un particular sobre la simplificación de las zonas de navegación (apartado 1 sobre el artículo 3, sexto párrafo de la página 346 del expediente), refleja hasta qué punto la propia DGMM se ha “armado un lío monumental” con la redacción y tramitación del RD 339/2021. Sorprende que al contestar a las alegaciones sobre el artículo 2.1. c) la DGMM habla siempre del proyecto de Real Decreto y de cómo no contraviene normativa nacional o internacional, aquí nos diga literalmente que “éste

proyecto no puede modificar las zonas de navegación que figuran en el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006 de 16 de junio, debido a su inferior jerarquía”. A ver, ¿en qué estaban pensando? ¿en una Orden Ministerial o en un Real Decreto? Este tipo de contradicciones se dan constantemente y reflejan que, si se hubiera actuado conforme a derecho, es decir, iniciando un nuevo expediente de cero con sus correspondientes trámites de consulta previa y alegaciones, se habría podido al menos considerar la posibilidad de modificar las zonas de navegación o cualquier otra norma contenida en el texto legal recurrido.

16. Y eso se habría podido hacer gracias a que la jerarquía normativa del nuevo Reglamento (Real Decreto) habría permitido, de considerarse oportuno o llegarse a algún tipo de consenso sobre zonas de navegación, equipos, modernización de los mismos, previsiones sobre incorporación de avances tecnológicos, o lo que fuera, integrarlos en la norma y modificar aquellas de igual o inferior rango que hubiera sido necesario. De hecho, la Administración recurrida, *motu proprio* y por vía de disposiciones finales aprovechó el trámite para modificar otros dos Reales Decretos en materia de medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas (RD 259/2002 de 8 de marzo) y titulaciones para el manejo de embarcaciones de recreo RD 875/2014 de 10 de octubre).
17. Somos plenamente conscientes de que los resultados de estimar la presente alegación supondrían un regreso a un pasado no deseable, con una normativa incluso peor y más caduca que la que estamos impugnando, pero también consideramos que todos, incluso la Administración del Estado, y especialmente ésta, estamos sometidos al imperio de la ley.
18. Por todo ello, entendemos que el RD 339/2021 debe ser considerado nulo de pleno derecho, al haberse dictado prescindiendo total y absolutamente del procedimiento establecido (art. 47.1.e LPAC).
19. Alternativamente, debe ser considerado anulable, por haber dado lugar a la indefensión de los interesados, que no han podido intervenir en la forma legalmente prevista en su elaboración al haberse cambiado sin más el rango de la norma sin haber respetado los procesos de cada cual, y sin que sea de apreciación ningún tipo de urgencia si se

considera la cantidad de años que se ha demorado en el desarrollo de esta norma. (art. 48.2 LPAC)

B. NORMAS CONTRARIAS AL ORDENAMIENTO

20. Esta alegación y las siguientes obviamente carecen de sentido en el caso de ser estimada la alegación anterior del presente escrito, y se dirigen a la impugnación de una serie de preceptos del RD 339/2021 que consideramos contrarios a la legislación española y normativa internacional de obligado cumplimiento; por tanto, sólo deberán ser examinadas en caso de desestimación de la antecitada alegación de este documento.

21. Dichos preceptos son los artículos 2.1.c), 3.3, 3.5, 5, 6.2, 6.3, 11.4, 11'5 15.5, 16.3, 17.2, 18.1, 18.2, 18.5, 19.2, 20.3, 22.2, 22.3, 24.d, 25 y Disposición Adicional Cuarta. Los expondremos de uno en uno, dado que la impugnación de cada cual es en principio independiente de la impugnación de los restantes.

C. ART. 2.1.C DEL R.D.

22. El artículo 2.1.c del Real Decreto que es objeto de impugnación dice literalmente que el contenido del mismo será aplicable a todas las embarcaciones de recreo que:

“c) Naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que sean sus propietarios o tengan su uso y disfrute, personas físicas o jurídicas con residencia o domicilio social en España.”

23. Sin entrar en la mejor o peor calidad de redacción del precepto, consideramos que el mismo es nulo de pleno derecho, o en su caso anulable, por los siguientes motivos:

1) Infracción del Artículo 10.2. del Código Civil, según el cual los buques aeronaves y medios de transporte por ferrocarril se regirán por la ley del lugar de su abanderamiento matrícula o registro. A esta alegación, en su momento, y como es de ver en el expediente, concretamente en el documento 4.4. “Contestación a las alegaciones por la Dirección General de la Marina Mercante” (páginas 339 a 364 del expediente), vemos que hace referencia a que tanto el propio Código Civil en su artículo 8 como la Ley de Navegación Marítima establecen que las leyes de policía son aplicables a todos los que se hallen en el territorio español (CC) o, en el caso de la LNM, a los buques que se hallan en espacios marítimos en los que España ejerza

soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, pero establece la salvedad de las competencias que correspondan a otros estados en virtud de los tratados aplicables.

Lo cierto es que, si miramos el Código Civil, veremos que el artículo 10.2 se configura como un supuesto específico, y se introduce después del art. 8 y dentro del mismo capítulo. Ello indica que el legislador quería específicamente someter los buques extranjeros a la ley de su bandera y excluirlos de la aplicación del artículo 8.

En lo que a la LNM se refiere, lo cierto es que habla de leyes de policía de navegación, pero no indica cuáles son. Es decir, en primer lugar, sería preciso determinar cuáles son esas leyes de policía de navegación, y si las mismas incluyen las características de equipos de seguridad y navegación a bordo, así como qué equipos debe haber a bordo, en este caso de una embarcación de recreo abanderada bajo pabellón extranjero y, por tanto, con una normativa propia establecida por el país de bandera.

Las leyes de policía deben entenderse como aquellas que regulan la actividad de policía del Estado, comúnmente definida como *aquella que la Administración despliega en el ámbito de sus propias potestades y que, al objeto de garantizar el orden público, limita los derechos de los administrados mediante el ejercicio, en su caso, de la coacción sobre los mismos.*

La verdad es que, leyendo el listado de infracciones y sanciones contenido en el Real Decreto objeto del presente recurso, nos cuesta entender como el llevar una bengala caducada, no tener a bordo el manual de instrucciones de la embarcación, no disponer de una carta náutica, un portulano, un cabo de amarre, etc... pueden poner en peligro el orden público. En todo caso podrían poner en riesgo la integridad de una embarcación o de las personas a bordo de la misma y, en su caso, suponer un dispendio de recursos públicos en el uso de medios de rescate, pero nada más. Y máxime teniendo en cuenta que este tipo de infracciones serán detectadas siempre en puerto, con las embarcaciones fondeadas o, en todo caso, navegando dentro de las aguas territoriales, es decir, a escasa distancia de la costa. Por ello entendemos que, además de infringir el art. 10.2 del Código Civil, se están infringiendo los tratados internacionales suscritos por España e invadiendo las competencias de los

países de bandera de las embarcaciones extranjeras a las que el artículo 2.1.c) del RD 339/2021 hace extensivo el ámbito de aplicación de las normas contenidas en el mismo.

Además, a analizar este punto, la DGMM habla de fraude de ley y de “dumping de seguridad”, pero sin especificar en qué consiste o qué pabellones considera que podrían incurrir en esa práctica. De hecho, al expresarse de ese modo parece implicar que otros países de nuestro entorno descuidan la seguridad marítima y que quienes abanderan en otros países lo hacen para eludir la aplicación de la normativa española, que presumimos debe considerar modélica.

Nada más lejos de la realidad, los verdaderos motivos por los cuales muchos armadores han optado por otros pabellones residen en la rigidez de la normativa de homologación española, que encarece los equipos y hacer que muchos productos perfectamente aptos y utilizados en otros países de nuestro entorno no puedan serlo en embarcaciones de bandera española. Y ese, y no otro, es el fondo del problema, y la DGMM se ha dado cuenta de ello, pero en lugar de modernizar de verdad nuestra legislación, ha decidido optar por “más de lo mismo” y buscar la forma de “atornillar a los españolitos” para que no les quede otra que cumplir con una normativa excesiva y, a veces, sin sentido.

- 2) La DGMM, y con ella el antes Ministerio de Fomento y hoy de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, afirma que el motivo de la redacción de este precepto es el de garantizar la protección de la vida humana y la seguridad en el mar de las embarcaciones que tengan una conexión real con España. Y fija dicha conexión en un elemento subjetivo y además de muy difícil verificación. Nos explicamos, se fija la aplicabilidad de la norma a las embarcaciones que tengan una vinculación real con España y para ello se dice que o bien sus propietarios o quienes gocen de su uso y disfrute deben ser personas físicas o jurídicas residentes en España.

En primer lugar, sólo es realmente posible identificar sin ningún género de dudas a quienes sean propietarios de las embarcaciones, puesto que determinar quién goza del uso y disfrute de una embarcación es hartamente complicado y se convierte en un ejercicio difícilmente ejercitable mediante criterios subjetivos. Por ejemplo, si un

armador no residente presta a un amigo suyo residente en España una embarcación por un plazo de una semana, o incluso unos meses, ¿le convierte eso en titular del uso y disfrute de la embarcación? ¿Hace que el armador se vea obligado a cumplir con la normativa española?

Por otra parte, el hecho de establecer la residencia del armador o beneficiario como criterio de vinculación real a España puede funcionar y ser comprensible en materia tributaria, o incluso en materia de titulaciones exigibles para el gobierno de la embarcación; pero en ningún caso en materia de seguridad. De hecho, al redactor de la norma le debe haber traicionado el subconsciente puesto que, al rebatir las alegaciones realizadas contra este precepto, en el apartado c) que arranca en el último párrafo del folio 340 y se acaba en el primer párrafo del folio 341 del expediente, dice que la vinculación consta de tres elementos, a saber, amarre permanente en España, navegación por aguas interiores y residencia en España del armador o beneficiario. Sin embargo, en el precepto objeto de discusión falta el elemento más importante a nuestro juicio, el del puerto base o amarre permanente, que es el único vínculo real entre una embarcación y un país distinto del de su bandera.

Insiste la DGMM (apartado e, tercer párrafo folio 341) en el aspecto subjetivo al comentar que la determinación del ámbito de aplicación en virtud del país de residencia del armador o el beneficiario del uso y disfrute de la embarcación es perfectamente equiparable al criterio utilizado para determinar quiénes son los sujetos pasivos desde el punto de vista tributario o de la titulación habilitante para el gobierno de una embarcación deportiva. Y no podría estar más errada en esta consideración, si bien es cierto que en el ámbito tributario la condición de sujeto pasivo se basa precisamente en la residencia de las personas, o que puede ser lógico que para patronear una embarcación en España se le exija a un residente una titulación española; consideramos que ese criterio no es aplicable a algo tan serio e importante como es la seguridad en el mar.

Y nos explicamos: el criterio de la norma combatida es tan delirante que si, por ejemplo, dos ciudadanos españoles, uno residente en Palma de Mallorca y el otro en París, comprasen simultáneamente dos embarcaciones idénticas, con equipamiento

idéntico y las amarrasen en el mismo puerto, una junto a la otra ¿una embarcación debería cumplir con la normativa española y la otra no?; y ello ¿por qué? Pues por el criterio subjetivo de vinculación que, llevado al absurdo, nos llevaría a la absolutamente inadmisibles, increíble y surrealista conclusión de que la seguridad en el mar de las personas no residentes a la Administración española y, concretamente a la DGMM, le importan muy poco.

Puesto que sabemos que no es así, que la Administración española valora la seguridad en el mar de todo el mundo que transita por nuestras aguas, muestra de ello la tenemos en la encomiable actividad de nuestros servicios de Salvamento Marítimo que se juegan literalmente la vida saliendo al rescate de tripulaciones de buques mercantes, de pasaje, pesqueros, de recreo, pateras, etc... sean cuales sean las condiciones meteorológicas y sin importar las posibilidades de éxito de la misión; la única conclusión posible es que, con este apartado c del artículo 2.1. del RD 339/2021, lo único que se persigue es evitar, o intentarlo, que los residentes en España, armadores o beneficiarios del uso de embarcaciones de recreo, abanderen sus embarcaciones en otros países, y no lo hacen flexibilizando requisitos de homologación o adaptando la normativa al Siglo XXI, sino forzando los límites de la legislación española e internacional, y ello también sin una motivación o justificación suficiente.

Lo cierto es que, si el verdadero motivo fuera la protección de la vida humana y la seguridad en la mar, el precepto haría aplicable la normativa a TODAS las embarcaciones de recreo cuyo puerto base estuviese en territorio español, sin importar la nacionalidad de su pabellón o de su tripulación, y no sólo a aquellas que fueran disfrutadas por o propiedad de personas físicas o jurídicas residentes en España. Esa, y no otra, es la realidad de la norma.

- 3) Al hilo del ejemplo que acabamos de poner en la alegación anterior, entendemos que el precepto que aquí se combate contraviene el artículo 14 de la Constitución, extremo que niega la DGMM en apartado f. de sus contestaciones a las alegaciones contra el art. 2.1.c) del RD 239/2021 (último párrafo del folio 341 y primero del 342) con el falso argumento de que se establece una triple vinculación, a saber, amarre permanente, navegación por aguas interiores y residencia del “sujeto

pasivo”, o súbdito entendido en el sentido medieval, y no en el sentido actual de ciudadano de un Estado cuya administración está a su servicio, y no viceversa. El argumento es falso porque al final, el único factor decisivo es la residencia del propietario o beneficiario de la embarcación, con lo que puede acabar resultando que, en función de ese factor, la seguridad de un ciudadano español armador de un barco amarrado en España no sea de interés para la Administración española porque esta persona resida fuera de nuestro país, y eso, eso sí que vulnera el artículo 14 de la Constitución.

- 4) Por último, no existen datos objetivos, ni informes, ni estadísticas, ni ningún estudio serio realizado por la Administración, ni por nadie, que demuestre que el hecho de que residentes españoles hayan abanderado en otros países cuya normativa es “mas laxa”, hayan incrementado la siniestralidad náutica... Y no existen porque eso no ha pasado, y no ha pasado porque estos armadores o beneficiarios de embarcaciones lo que han hecho es aprovechar el menor coste (que no calidad) de equipos comercializados en la Unión Europea para equiparlas mejor y por menos precio, redundando así en una mayor seguridad efectiva en el mar.

Es decir, la DGMM no puede ni ha podido, ni lo ha intentado, demostrar una necesidad real de intervenir sobre las embarcaciones de bandera extranjera propiedad de residentes en España, sencilla y simplemente porque el “éxodo de banderas”, como se le ha llamado, no se ha traducido en un aumento efectivo de la siniestralidad en el mar.

Así pues, el ya archiconocido art. 2.1. c) no tiene otra razón de ser que el imponer una normativa que ha nacido obsoleta e ignora los avances tecnológicos en el campo de la navegación y seguridad marítimas. Y ello, al carecer de una justificación objetiva, hace que la norma sea innecesaria, arbitraria y, por tanto, nula de pleno derecho y deba ser revocada.

24. Por otra parte, y con carácter general, queremos resaltar que la ley 2016-816 promulgada en Francia, que recoge una disposición similar a la que aquí se combate, también ha sido objeto de una fuerte oposición en ese país, y ello a pesar de que la legislación francesa en materia de equipos de navegación y seguridad marítima en las embarcaciones de recreo es mucho más “laxa” que la española, según la entiende la

DGMM y, por tanto, se está poniendo como ejemplo a un país que, según la propia Administración del Reino de España, practica lo que ésta ha venido a calificar como “dumping de seguridad” en el propio expediente administrativo que ha sido trasladado a esta representación.

25. Como nota final a esta alegación, creemos que sería conveniente para una mayor seguridad jurídica de los administrados, que se defina claramente qué son exactamente las leyes de policía y que, si una norma como la LNM, habla de leyes de policía de navegación, explique clara y motivadamente qué normas se consideran como tales puesto que, a nuestro entender, la normativa contenida en el RD objeto del presente recurso no lo es ya que ninguna infracción a su contenido pone en peligro el orden público en el ámbito de nuestro país y sus aguas y, por tanto, entendemos que estamos ante una normativa de mero carácter técnico que define qué equipos deben hallarse a bordo de una embarcación de recreo y las características que estos deben cumplir.

D. ARTS. 3.3 Y 3.5 DEL R.D. 339/2021

26. Estos dos preceptos los trataremos conjuntamente ya que el primero afecta a la incorrecta aplicación y, por tanto, incumplimiento de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE, y el segundo es de difícil o imposible cumplimiento.

27. El **artículo 3.3** establece lo siguiente:

“...

3. Las embarcaciones de recreo con marcado CE estarán facultadas para navegar por las zonas de navegación correspondientes a su categoría de diseño, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, de acuerdo con lo siguiente:

a) Categoría de diseño A: Zonas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

b) Categoría de diseño B: Zonas 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

c) Categoría de diseño C: Zonas 4, 5, 6 y 7.

d) Categoría de diseño D: Zona 7.

...”

28. Es decir, en función de la categoría de diseño de las embarcaciones con marcado CE se les asigna una zona de navegación de las establecidas en el artículo 3.1 del R.D., que dice lo siguiente:

“... ”

1. Se distinguen las siguientes zonas de navegación:

a) Zona 1: Zona de navegación ilimitada.

b) Zona 2: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas náuticas.

c) Zona 3: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 25 millas náuticas.

d) Zona 4: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas náuticas.

e) Zona 5: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 5 millas de un abrigo o playa accesible.

f) Zona 6: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 2 millas de un abrigo o playa accesible.

g) Zona 7: Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general.

... ”

29. De este modo, se contraviene lo dispuesto en la Directiva 2013/53/UE que, a diferencia de la anterior Directiva 94/25/CE, no establece limitaciones de navegación en función de distancia a la costa, sino en función de condiciones meteorológicas, concretamente intensidad del viento y altura del oleaje, tal y como podemos ver en su Anexo I A.1, que reproducimos a continuación:

“.... ”

ANEXO I

REQUISITOS BÁSICOS

Requisitos básicos para el diseño y la construcción de los productos contemplados en el artículo 2, apartado 1

1. CATEGORÍAS DE DISEÑO DE LAS EMBARCACIONES

Categoría de diseño	Fuerza del viento (Escala de Beaufort)	Altura significativa de ola (H $\frac{1}{3}$, metros)
<i>A</i>	<i>superior a 8</i>	<i>superior a 4</i>
<i>B</i>	<i>hasta 8 incluido</i>	<i>hasta 4 incluido</i>
<i>C</i>	<i>hasta 6 incluido</i>	<i>hasta 2 incluido</i>
<i>D</i>	<i>hasta 4 incluido</i>	<i>hasta 0,3 incluido</i>

Notas explicativas:

- A. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño A se considera diseñada para vientos que pueden superar la fuerza 8 (escala de Beaufort) y olas de una altura significativa de 4 m o más, quedando excluidas las situaciones anormales como tormentas, temporales, huracanes, tornados y condiciones marítimas extremas u olas gigantes.*
- B. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño B se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 8 inclusive y olas de altura significativa de hasta 4 m inclusive.*
- C. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño C se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 6 inclusive y olas de altura significativa de hasta 2 m inclusive.*
- D. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño D se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 4 inclusive y olas de altura significativa de hasta 0,3 m inclusive, y ocasionalmente olas de 0,5 m de altura máxima.*

En cada categoría de diseño, las embarcaciones deben estar diseñadas y construidas para resistir estos parámetros por lo que respecta a la estabilidad, la flotabilidad y demás requisitos básicos enumerados en el presente anexo y deben poseer buenas características de manejabilidad.

...”

30. Puesto que en la directiva las categorías de diseño se establecen en función de la intensidad del viento medida según la escala Beaufort, y para una mayor facilidad, adjuntamos por medio del presente enlace a la página de la Agencia Estatal de Meteorología (www.aemet.es) cuadro explicativo de dicha escala en la que se refleja la velocidad del viento correspondiente a cada “fuerza” en metros por segundo, kilómetros por hora y nudos (millas náuticas por hora) así como sus efectos sobre el estado de la mar.
31. Es decir, mientras la Directiva no impone limitaciones de navegación por distancia a la costa más próxima, el artículo 3.3 del RD 339/2021 sí lo hace, manteniendo el esquema de la anterior directiva que en la definición de categoría de diseño limitaba también la distancia de la costa a la que podían navegar al dividir las en aptas para la navegación oceánica (categoría A), en alta mar (categoría B), en aguas costeras (categoría C) y en aguas protegidas (categoría D).
32. El resultado práctico de esta persistencia en un sistema de atribución de zonas de navegación abandonado por la UE es que, por ejemplo, una embarcación de categoría de diseño C con bandera francesa podría cruzar desde Francia a Baleares siempre y cuando la intensidad del viento no fuera superior a Fuerza 6 (27 nudos o 49 km/h) y las olas no tuvieran una altura significativa superior a 2 metros, mientras que una embarcación idéntica bajo pabellón español no podría hacer lo mismo, o ni siquiera un trayecto mucho más corto como es cruzar de Mallorca a Ibiza.
33. Consideramos, pues, que la atribución de zona de navegación a una embarcación de recreo en España no debe realizarse en función de su categoría de diseño, sino en función de los equipos de navegación y seguridad de que disponga, siendo responsabilidad del patrón navegar dentro de los parámetros meteorológicos que definen su categoría de diseño.
34. Por tanto, entendemos que el artículo 3.3. del RD 339/2021 contraviene lo dispuesto en la Directiva 2013/53/UE y, por tanto, debe ser declarado nulo o anulado, y sustituido por una norma acorde al contenido efectivo de la meritada Directiva.
35. A continuación, trataremos del contenido del **artículo 3.5 del RD**, que establece de

forma palmaria que “las embarcaciones de recreo no navegarán en situaciones de olas y viento superiores a las de su diseño”, suponemos que el legislador quería decir que las embarcaciones de recreo no navegarán en condiciones meteorológicas que superen a las definidas por su categoría de diseño. Pero al margen de una redacción más o menos afortunada (algo que vemos constantemente en el texto legal objeto del presente recurso), se entiende el contenido de la norma Y es una norma como poco de muy difícil cumplimiento, tanto que es de imposible cumplimiento, y ello porque, a pesar de los modernos avances en materia de predicción meteorológica, ésta sigue sin ser una ciencia exacta y es muy plausible que durante la navegación, incluso costera, una embarcación pueda verse sorprendida por tormentas o fenómenos imprevistos que superen las condiciones meteorológicas para las que fue diseñada. Así pues, el patrón de una embarcación que se viera en tales circunstancias podría ser acusado de contravenir este precepto y ser sancionado por ello, a pesar de haber comprobado meticulosamente la predicción meteorológica y planificado su navegación de acuerdo con la misma.

36. Podríamos entender un precepto que prohibiese hacerse a la mar en condiciones meteorológicas superiores a los límites fijados por la categoría de diseño de la embarcación, bien navegar en esas condiciones cuando las mismas hubieran sido incluidas en una previsión meteorológica, pero no una prohibición palmaria como la establecida en un precepto que no deja lugar a imprevistos ni tiene en cuenta la correcta planificación por parte de un patrón que se haya visto sorprendido por una meteorología adversa no anunciada.

37. Consideramos pues que este precepto es nulo de pleno derecho o debe ser anulado por ser de difícil o imposible cumplimiento a pesar de que el patrón se haya comportado con la diligencia debida en la planificación de su travesía.

E. ART. 4.1 DEL R.D. 339/2021

38. En la presente alegación vamos a analizar el artículo 4.1. del R.D. 339/2021, por considerarlo de imposible cumplimiento. El citado precepto dispone literalmente que “se garantizará que la embarcación esté siempre en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para las personas que pueda haber a bordo”.

39. Pues bien, parece que el legislador ignore que los barcos se averían, en ocasiones se les realizan trabajos de reacondicionamiento, no es posible realizar inspecciones en plazo por problemas de agenda de los inspectores o los propios armadores o patrones, se invernan motores y equipos, etc... El hecho incontestable es que no es raro ver en nuestros puertos embarcaciones que, a pesar de la diligencia o el cuidado de sus propietarios, no están en condiciones de hacerse a la mar, ya sea por estar pendientes de una reparación o la circunstancia que sea.
40. Así, entendemos que esta obligación, entendida de un modo literal, por ejemplo, podría suponer una sanción para el armador de una embarcación que en un momento dado careciera de motor por haber sido extraído el mismo para cambiarlo o repararlo, o que tenga una avería, la que sea, que le impida navegar, pero no estar a flote en su amarre al abrigo de un puerto.
41. Una vez más, parece que el legislador esté pensando en barcos que cuentan con tripulaciones profesionales que dedican su jornada laboral al mantenimiento cuando no están navegando, o que piense que los barcos no se averían nunca. Se trata de un precepto innecesario y de imposible cumplimiento, máximo cuando el propio RD 1434/1999 que regula las inspecciones técnicas a las embarcaciones de recreo prevé la realización de inspecciones adicionales y extraordinarias en supuestos de reparaciones de casco, máquinas y equipo, o modificaciones en los mismos. Incluso se prevé en la normativa marítima de nuestro país la obligación de entregar el certificado de navegabilidad en ciertas ocasiones, siendo precisa e ineludible la realización de un reconocimiento adicional satisfactorio para la expedición de un nuevo certificado de navegabilidad.
42. Es decir, el legislador es consciente de que, en ocasiones, una embarcación de recreo puede permanecer a flote en puerto pero no estar en condiciones de salir al mar, pero va y promulga la norma contenida en el art 4.1. del RD 339/2021 que, por definición, es de imposible cumplimiento. Lo lógico sería prohibir la salida al mar de una embarcación que no estuviera en condiciones de navegar sin peligro para sus ocupantes.

Por ello consideramos que este precepto debe ser declarado nulo de pleno derecho, o bien ser anulado por resultar imposible cumplir con la obligación establecida por el

mismo.

F. ART. 5 DEL R.D. 339/2021

43. Argumentamos aquí que el artículo 5 del RD 339/2021 debe ser declarado nulo de pleno derecho o bien ser anulado por ser contrario a lo dispuesto en la Directiva 2014/90/UE de la Comisión y el Consejo sobre equipos marinos y por una incorrecta remisión al RD 701/2016 de 23 de diciembre por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques.
44. Y ello por un simple motivo: la Administración española tiende a usar la palabra “buque” para referirse indistintamente a las embarcaciones de recreo y a lo que en realidad son los buques, si atendemos al concepto que de los mismos tienen la Unión Europea y otros organismos internacionales como la OMI (Organización Marítima Internacional).
45. Veamos, ¿cuál es el concepto de embarcación de recreo en la Ordenamiento Jurídico español? Los artículos 2.1 del RD 1434/1999 de 10 de septiembre sobre inspecciones de embarcaciones de recreo, y 2. a) del RD 1435/2010 de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques las definen como toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuya eslora de casco esté comprendida entre los 2’5 y los 24 metros, que sean destinadas a su uso con fines recreativos o deportivos.
46. Esta definición coincide con la contenida en la Directiva 2013/53/UE en su considerando segundo, a la par que en su artículo 2 establece que su ámbito de aplicación incluye las embarcaciones de recreo y las embarcaciones de recreo semiacabadas, además de las motos de agua, entre otras categorías, y no menciona la palabra “buque”.
47. Asimismo, en los artículos 4 f y 4 g del Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo se menciona a los buques de recreo, entendidos como aquellos de eslora superior a 24 metros y un arqueo inferior a 3.000 GT. Curiosamente, esos dos mismos preceptos nos dicen que en la lista sexta se

registrarán dichos buques, así como las embarcaciones, cuando los mismos se exploten con fines lucrativos para el ocio, deporte o pesca no profesional (art. 4f) y en la lista séptima cuando se usen para las mismas actividades, pero sin fines lucrativos. Decimos curiosamente porque el título del RD ni menciona a las embarcaciones de recreo y luego se habla antes de los buques de recreo que de las embarcaciones, aunque estas constituyan más del 99% de la flota recreativa española.

48. Por su parte, el RD 701/2016 habla de equipos destinados ser embarcados en los buques, exactamente igual que lo hace la Directiva 2014/90/UE. No hablan de embarcaciones de recreo, para nada. De hecho, el RD no hace sino trasponer de una forma prácticamente literal el contenido de la Directiva, la cual habla de buques, no menciona para nada las embarcaciones de recreo. Este es un detalle importante sobre el que abundaremos posteriormente, y lo es porque, a diferencia de la Administración española, la Comisión y el Consejo Europeo, y también la OMI, son exquisitamente escrupulosos a la hora de utilizar la terminología correcta para evitar confusiones y aplicaciones incorrectas de la normativa marítima.
49. Veamos, pues, ¿cuál es el ámbito de aplicación del RD 701/2016 y de la Directiva 2014/94/UE? Ambos lo definen de igual manera, si bien con la lógica diferencia de su ámbito territorial:

Art. 3.1. Directiva 2014/94/UE

“....

La presente Directiva se aplicará a los equipos instalados o que se vayan a instalar a bordo de buques de la UE y para los cuales los instrumentos internacionales exijan la aprobación por parte de la administración del Estado del pabellón, independientemente de que la embarcación se encuentre en la Unión en el momento en que sea dotada del equipo.

””

Art. 3.1. RD 701/2016:

“...

Este real decreto se aplicará a los equipos instalados o que se vayan a instalar a bordo de buques españoles o de otros Estados miembros de la Unión Europea, siempre que estos últimos se encuentren en territorio español o en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y para los cuales los instrumentos internacionales exijan la aprobación por parte del Ministerio de Fomento.

...”

50. En definitiva, ambos instrumentos son aplicables a los equipos que se vayan a instalar a bordo de BUQUES de la UE, lo que nos lleva a preguntarnos cuáles son esos buques, y ambos instrumentos los definen como aquellos que enarbolen el pabellón de un país miembro de la Unión Europea y estén sometidos a los Convenios Internacionales (Art. 2.2 del RD y Art. 2.2 de la Directiva).
51. A su vez, esta redacción nos lleva a preguntarnos a qué Convenios Internacionales deben estar sometidos los buques de la UE incluidos en el ámbito de aplicación de ambos textos legales, pregunta que responden ambos en su parte de definiciones, art. 2.3 del RD y mismo numeral de la Directiva, y que resultan ser los siguientes:
- a. Convenio sobre reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar de 1972 (COLREG).
 - b. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (MARPOL)
 - c. Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS);
52. Llama la atención que el RD llame al convenio sobre prevención de colisiones en el mar por sus siglas en inglés, COLREG (Collision Regulations) en lugar de las españolas, RIPA (Reglamento Internacional de Prevención de Abordajes), lo que refleja una clara intención de seguir al pie de la letra el espíritu de la Directiva, siendo además “abordaje” el término preciso para denominar las colisiones entre buques o embarcaciones.
53. Además, se dice “buques sujetos a los Convenios”, no a uno o varios de ellos,, es decir, que se entiende que el ámbito de aplicación tanto del Real Decreto como de la Directiva se extiende a aquellos buques que estén sometidos a los tres convenios;.
54. Y por fin, la pregunta del millón, ¿son estos Convenios aplicables a las embarcaciones de recreo? Al objeto de contestarla, será necesario examinar su ámbito de aplicación Convenio a Convenio, y lo haremos siguiendo el mismo orden en que los mencionan tanto el Real Decreto como la Directiva de equipos marinos:

I. REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE ABORDAJES EN EL MAR - COLREG (RIPA):

55. Este tratado, en su Regla 1, en su versión en español dice que será de aplicación a todos los buques en alta mar, y en las aguas que tengan conexión con ella y sean navegables por buques de navegación marítima. Sin embargo, cuando leemos la versión inglesa (lengua original del tratado), vemos que se utiliza la palabra “vessel”, cuya traducción es indistintamente la de buque y la de embarcación. A nuestro entender, pues, este Convenio, el RIPA o COLREG, es de aplicación tanto a los buques como a las embarcaciones de todo tipo, incluyendo las de recreo, y ello es lógico porque este convenio podría definirse como el equivalente al Código de Circulación, que obliga a todo tipo de vehículos (desde patinetes a camiones) independientemente de que su uso sea particular o comercial.

II. CONVENIO PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR - SOLAS:

56. Una vez más, al examinar la versión vigente del mismo, versión consolidada de 2020, (no olvidemos que el texto original data de 1974 y fue ratificado por España en 1976 por medio de instrumento de Ratificación firmado por S.M. D. Juan Carlos I en fecha 16 de agosto y publicado en el BOE núm. 144 de 16 de junio de 1980), nos encontramos con que la versión española del Convenio, en su artículo 2, dedicado al ámbito de aplicación, habla de que éste afecta a todos los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los estados contratantes. Y después, contiene una serie de reglas específicas en los distintos capítulos del Anexo estableciendo a qué buques son de aplicación los preceptos contenidos en cada uno de ellos. Veámoslo:

- Capítulo I (Disposiciones Generales), Parte A. En su regla 1 dice que es de aplicación a todos los buques dedicados a viajes internacionales y, en la regla 3 a. establece expresamente que no será de aplicación buques de guerra o transporte de tropas, cargueros de menos de 500 TRB, buques sin propulsión mecánica, buques de madera de construcción primitiva, a los yates de recreo no dedicados al tráfico comercial ni a los buques pesqueros, salvo disposición expresa.

- Capítulo II-1(Construcción- Estructura, subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas), Parte A: la Regla 1.1 habla del ámbito de aplicación del mismo, y siempre haciendo referencia a “buques” y remite a supuestos específicos de las Partes B, B-1, B-2 y B-4 del mismo Capítulo, así las regla correspondiente al ámbito de aplicación para estos supuestos es la 4 (primera norma de esta Parte B que establece que las reglas de las partes B-1 a B-4 son de aplicación a los buques de pasaje (regla 4.1) y, en la regla 4.2 nos habla de buques de carga de distintos tipos y esloras.
- Capítulo II-2 (Construcción – Protección contra el fuego, detección y extinción del fuego), Parte A: La Regla 1, que consta de 7 apartados, hace referencia a distintos tipos de buques de carga y pasaje.
- Capítulo III (Equipos y medidas salvavidas): La Regla 1 establece a qué buques es aplicable el mismo en función de su fecha de construcción, y en la Regla 2 establece excepciones al mismo para determinados buques de pasaje. Las disposiciones de este capítulo, como es de ver en su Sección I (Reglas 6 a 20), son aplicables a los Buques de Carga y Pasaje, estableciéndose requisitos adicionales para los buques de pasaje (Sección II, Reglas 21 a 30) y para los de carga (Sección III, Reglas 31 a 33), y luego existen una serie de reglas diversas, (Sección IV, Reglas 34 y ss, con diversas disposiciones, unas aplicables a todo tipo de buques y otras a distintos buques de pasaje o cargueros. En ningún momento se habla de embarcaciones de recreo, por lo que entendemos que el contenido de este capítulo resulta de aplicación a los equipos de salvamento a bordo de las mismas.
- Capítulo IV (Radiocomunicaciones): La regla 1.1 establece que las disposiciones de este capítulo obligan a todos los buques a los que el Convenio sea de aplicación, y expresamente a todos los buques cargueros de registro bruto superior a 300 TRB.
- Capítulo V (Seguridad de la Navegación): En este caso, se habla de buques (Regla 1), pero ese concepto es expresamente modificado en la regla 2.3 de este capítulo en la que se especifica que la expresión “all ships”, es decir,

“todos los buques”, incluye todo tipo de buques y embarcaciones, independientemente de su tipo y propósito.

El presente capítulo se dedica a regular los avisos a navegantes, servicios y avisos meteorológicos, servicio de patrullas en áreas de hielo del Atlántico Norte, servicios de búsqueda y rescate, señales de emergencia, servicios hidrográficos, sistemas de planificación de ruta y control de tráfico marítimo, sistemas de posicionamiento y reporte de posición de buques, servicios de tráfico marítimo, establecimiento y operación de ayudas a la navegación, tripulación mínima de seguridad, principios de diseño y disposición de sistemas de navegación así como equipo y procedimientos de puente, mantenimiento de equipo, compatibilidad electromagnética, homologación, inspección y estándares de funcionamiento de sistemas de navegación, equipos marinos y datos de grabación de travesía; requisitos de sistemas de navegación y equipos a bordo, equipos necesarios a bordo(en función de tonelaje), sistemas de largo alcance para identificación y seguimiento de buques (en este caso, Regla 19.1, se especifica que es de aplicación a buques de pasaje y carga así como unidades de perforación móviles); unidades de grabación de datos (obligatorio para buques de pasaje, buques ro-ro de pasaje y buques de desplazamiento superior a 3000 GT); Código Internacional de Señales y Manual del Código Internacional de Búsqueda y Rescate Aéreo y Marítimo); disposiciones para el transbordo de prácticos (obviamente no previsto para embarcaciones de recreo); uso de sistemas de control de rumbo y travesía; operación de sistemas de gobierno; prueba y prácticas de sistemas de gobierno (diseñado para buques, no para embarcaciones de recreo), cartas y publicaciones náuticas; Registro de Navegación e informes diarios (para buques en viajes internacionales); señales y mensajes de peligro; obligaciones y procedimientos en situaciones de emergencia; planificación de ruta segura; discrecionalidad del capitán y mal uso de señales de emergencia.

Se trata aquí de reglas de aplicación general y se hacen distinciones entre distintos tipos de buques y embarcaciones en función de su destino o tonelaje.

Entendemos que una lectura detenida de este capítulo revela que, salvo las

embarcaciones de recreo de más de 150 GT de desplazamiento (casi ninguna o ninguna), lo único relevante del mismo a los efectos del RD que se impugna, son los materiales de navegación obligatorios según el mismo y el propio Convenio SOLAS, es decir, compás magnético, compás de marcaciones, medios para convertir rumbo aparente y magnético a rumbo verdadero en todo momento, cartas y otras publicaciones náuticas para planificación de travesías y reflector de radar, y NINGÚN OTRO TIPO DE EQUIPAMIENTO.

- Capítulo VI: Se refiere a buques de carga y petroleros.
- Capítulo VII: Se refiere al transporte de mercancías peligrosas.
- Capítulo VIII: Hace referencia a embarcaciones de propulsión nuclear.
- Capítulo IX: Reglas para la seguridad de operación de los buques: Su artículo 2.1 establece que únicamente es de aplicación para buques de pasaje, petroleros y diversos tipos de cargueros y unidades móviles de perforación.
- Capítulo X: Reglas de seguridad para naves de alta velocidad.
- Capítulo XI-1: Reglas para reforzar la seguridad marítima. De la lectura de los distintos artículos, se desprende que su aplicabilidad se restringe a buques de carga y pasaje.
- Capítulo XII-2: Medidas especiales para reforzar la seguridad marítima. Su artículo 2 establece que es de aplicación a buques de pasajeros, cargueros, plataformas móviles de perforación y determinadas instalaciones portuarias.
- Capítulo XII: Medidas adicionales de seguridad para buques de carga seca a granel (graneleros).
- Capítulo XIII: Verificación de cumplimiento. Establece vías e instrumentos para verificar el cumplimiento del Convenio por parte de los Gobiernos contratantes.
- Capítulo XIV: Reglas de seguridad para buques que operen en aguas polares.

III. CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN DE LOS BUQUES – MARPOL.

57. La definición de buque, contenida en el artículo 2.4. define buque como todo tipo de embarcación que opere en el medio marino, y el artículo 3.1. extiende su ámbito de aplicación a todas ellas, si bien el mismo es luego acotado en función de normas especiales dentro de los distintos Anexos al Convenio. Sin embargo, no hace falta examinar seis anexos de los que consta, puesto que, según el RD 339/2021, únicamente algunas reglas de los Anexos I, V y VI les son de aplicación, aunque no dice cuáles.

- ANEXO I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.

La regla 1.2. del Anexo I establece que es de aplicación a todos los buques, salvo disposición en contrario, veamos qué va diciendo al respecto en sus distintas reglas:

- Capítulo 2 sobre reconocimientos y certificación: según la Regla 6.1. no es de aplicación a embarcaciones de recreo, pues no existe ninguna con un arqueo igual o superior a 400. Si bien, según la regla 6.2. la Administración dictará medidas para que los buques de arqueo inferior cumplan con las disposiciones del mismo, lo que puede incluir a las embarcaciones de recreo.
- Capítulo 3: Consta de diversas secciones que son las siguientes:
 - Parte A, sobre construcción: No es de aplicación a embarcaciones de recreo.
 - Parte B, sobre equipo: Sólo es de aplicación general a buques de arqueo superior a 400, si bien la Administración hará lo posible para que los de inferior arqueo dispongan de instalaciones que permitan la retención de aguas de sentina oleosas.
 - Parte C, sobre control de descargas de hidrocarburos: Contiene disposiciones específicas aplicables a embarcaciones de recreo.
 - Parte D, prescripciones generales: aplicable en parte a embarcaciones de recreo.
- Capítulo 4: Prescripciones relativas a las zonas de carga de los petroleros. Obviamente, no es aplicable a las embarcaciones de recreo.

- Capítulo 5: no es aplicable a embarcaciones de recreo.
- Capítulo 6: hace referencia a instalaciones portuarias.
- Capítulos 7 y 8: se aplican a plataformas de perforación fijas o móviles y trasbordo de hidrocarburos entre petroleros en el mar.
- Capítulo 9: Hace referencia a transporte o utilización de hidrocarburos en la zona del Antártico, prohibiendo algunos.
- ANEXO V: Prevención de contaminación por basuras en el mar.

Según su regla 2, salvo disposición en contra, se aplicará a todos los buques, lo que incluye las embarcaciones de recreo, aunque no todas las normas son aplicables.

- ANEXO VI: Prevención de la contaminación atmosférica.

Al igual que el caso anterior, en principio es aplicable a las embarcaciones de recreo, aunque no todas las normas contenidas en este capítulo son de obligado cumplimiento por las mismas.

58. Respecto al Convenio MARPOL hay que decir, también, que en su redacción inglesa (idioma original de dicho convenio) habla también de “ships”, es decir, buques; si bien luego establece un umbral de aplicabilidad que empieza en los petroleros de más de 150 GT de registro bruto y 400 GT para todo el resto de buques, y dice que las Administraciones regularán los buques por debajo de 400 GT para que cumplan, en la medida de lo posible, con lo dispuesto en el Convenio. Así, al hablar de medida de lo posible, es preciso que la Administración, en este caso la española, determine exactamente qué normas son de aplicación a las embarcaciones de recreo; y no lo ha hecho en ningún sitio de este RD ni, que nosotros hayamos podido encontrar, en ninguna otra norma vigente en el Ordenamiento Jurídico español.

59. A la vista de todo lo anterior, parece claro que los Convenios internacionales no son aplicables en su totalidad a las embarcaciones de recreo. Es decir, están obligadas por ellos pero no por todo el contenido de los mismos, por lo que entendemos que no deberían aplicarse a los equipos de seguridad de las embarcaciones de recreo que no estén específicamente contemplados para ellas en los mismos, requisitos de

homologación derivados de ellos.

60. Y ello es así porque, en caso contrario, es está impidiendo a los usuarios residentes en España el acceso a equipos para uso marino comercializados en otros estados de la UE, aunque con certificado de conformidad CE en lugar del más estricto de rueda de timón al que hace referencia el RD de homologación de equipos marinos y, por ende, la directiva correspondiente.
61. Esta interpretación viene, además, reforzada por el hecho de que la directiva a la que nos referimos, la Directiva 2014/90/UE de la Comisión y el Consejo sobre equipos marinos en su versión en inglés (idioma internacional del mundo marítimo y la aviación) habla de “ships”, es decir, buques. Y teniendo en cuenta a que es posterior a la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, que habla específicamente de embarcaciones de recreo, entendemos que la Directiva de equipos marinos no es aplicable a las misas, puesto que si así lo hubiera pretendido el legislador comunitario las habría mencionado expresamente.
62. Por tanto, entendemos que lo que aquí pretende el legislador es una aplicación extensiva de una normativa europea no aplicable a las embarcaciones de recreo. Y prueba de ello es que en el resto de la UE se comercializan equipos marinos diseñados específicamente para la náutica recreativa, con marcado CE pero no con el marcado rueda de timón exigido por la norma que impugnamos al aplicar erróneamente la Directiva de equipos marinos a los destinados a su uso en embarcaciones de recreo.
63. El resultado, como decimos, es impedir el libre acceso de bienes a nuestro mercado, así como el acceso de los residentes en España a dichos bienes para su uso a bordo de sus embarcaciones recreativas.
64. Por todo ello, el artículo 5 del RD 339/2021 debe ser considerado nulo de pleno derecho o anulable.

G. ARTS. 6, 7, 8 Y 9 DEL R.D. 339/2021

65. Aquí haremos referencia a los artículos 6, 7, 8 y 9 del RD, en el sentido de que no puede exigirse que cumplan con los estándares SOLAS ni que dispongan del marcado rueda

de timón, debiendo decretarse que los equipos instalados a bordo de las embarcaciones de recreo a los que sea de aplicación el RD 339/2021 únicamente deberán ostentar el marcado CE y haber sido comercializados dentro de la UE. Todo ello en consonancia con lo ya argumentado respecto al art. 5 de la normativa que impugnamos y que debe ser declarado nulo o anulable por las mismas razones

66. Curiosamente, este criterio es adoptado en el art.10.2 del mismo cuerpo legal al tratar de las luces de navegación (algo que se usa con mucho más frecuencia que los equipos de salvamento y cuya función es tan importante como prevenir accidentes de modo que tales equipos no sean nunca necesarios), llegando al extremo de incluso admitir el uso de luces no homologadas para embarcaciones de menos de 12 metros, e incluso permitiendo a las embarcaciones de menos de 7 metros no llevar luces de navegación y sustituirlas por una linterna de luz blanca.

H. ARTS. 11.5, 16.3, 17.2, 18.2, 18.3 Y 5, 20.3 Y 22.3 A) DEL REGLAMENTO

67. No referimos en primer lugar al art. 11.5 del RD 339/2021, porque establece que el grosor de la cadena se medirá de acuerdo con la norma UNE-EN 24565-1992, es decir, está impidiendo que se puedan adquirir o equipar en las embarcaciones cadenas que hayan sido medidas de acuerdo a otros estándares europeos o internacionales comercializadas en el mercado único para su uso en embarcaciones de recreo, por lo que el presente precepto choca tanto con la normativa de mercado único como con la libertad de movimiento de bienes y personas en el seno de la UE.

68. Esta misma argumentación es de aplicación a todos los preceptos del RD que hagan referencia de forma cerrada y unívoca a normas UNE, que son el 16.3 (sistemas fijos de extinción de incendios), 17.2 (sistemas de detección de gases), 18.2, 18.3 y 18.5 (ventilación), 20.3 (bombas de achique), 22.3 a) (sistemas de retención de aguas sucias), remisiones que deben ser también declaradas nulas de pleno derecho o anulables.

I. ART. 12.2.A) DEL RD

69. El artículo 12.2.a) hace referencia la homologación de los compases (brújulas) de acuerdo con el RD 701/2016 sobre equipos marinos, por lo que entendemos que dicha exigencia es ilegal, por los motivos anteriormente expuestos y, por tanto, debe admitirse

cualquier compás, sea cual sea la regla de homologación utilizada, que haya sido comercializado en un Estado de la UE y haya sido homologado para su uso en embarcaciones de recreo.

J. ARTS. 15.1 Y 8, 24.2.D Y 25.2.D

- 70.** Aquí comentaremos dos preceptos del artículo 15 del RD 339/2021, el 15.1 y el 15.8 y, por extensión al primero de ellos, los artículos 24.2 d) y 25.2 d).
- 71.** El artículo 15.1, en su segundo párrafo dispone que “El manual de instrucciones de la embarcación podrá ser requerido por las autoridades competentes para verificar que los extintores a bordo se ajustan a lo que figura en su contenido. En caso de no encontrarse el manual a bordo, los propietarios de las embarcaciones o, en su caso, los patrones de las mismas, dispondrán de un plazo de diez días, contados a partir del requerimiento, para justificar ante dichas autoridades la existencia a bordo de los extintores previstos en el manual. Esta disposición será también de aplicación a los sistemas fijos de extinción de incendios prescritos en el artículo 16.1.” Pues bien, este precepto es de muy difícil o imposible cumplimiento para muchas embarcaciones anteriores a la entrada en vigor del marcado CE en 1998, simplemente porque, por su antigüedad, puede ser imposible disponer de manuales de instrucciones por haberse estos deteriorado o perdido y haber desaparecido los fabricantes, por lo que resulta imposible conseguir dichos manuales. Otra cosa sería que se exigiese que cada embarcación dispusiese de un plano para la ubicación de los extintores, algo que sería perfectamente factible recurriendo a un técnico en la materia, por ello entendemos que esta parte del precepto debería ser considerada nula de pleno derecho o anulable.
- 72.** Y lo mismo debe entenderse respecto al artículo 24.2 d) que considera la no presentación del manual de instrucciones como una infracción y el 25.2 d) que establece la sanción correspondiente.
- 73.** Por su parte, el art. 15.8 exige que los extintores sean certificados de acuerdo con el RD 701/2016, por lo que dicha exigencia debe ser considerada ilegal y, por tanto, el precepto nulo o anulable por los argumentos ya aducidos.

K. ART. 21 DEL RD

74. El art. 21 del RD 339/2021 establece lo siguiente:

“ ...

Las embarcaciones de recreo cumplirán con las prescripciones de los anexos I, V y VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL), que les sean de aplicación, junto con las demás normas europeas o nacionales que regulen las mismas materias.

...”

75. El problema de este precepto es que, si atendemos a la redacción del Convenio MARPOL, es muy difícil saber cuáles son esas prescripciones, y ello por un doble motivo, siendo el primero que en múltiples ocasiones el Convenio dice “en la medida de lo posible” al disponer el cumplimiento del mismo por los “buques” de menos de 400 GT de registro bruto, y el segundo que dicha normativa es de índole muy técnica y de difícil comprensión por quien no sea un marino profesional, o profesional de la construcción naval. Si además atendemos a la referencia a “las demás normas europeas o nacionales”, sin especificar cuáles son, nos encontramos con un precepto de muy difícil cumplimiento y susceptible de multitud de interpretaciones subjetivas por parte de los agentes de la autoridad y funcionarios de la administración marítima, lo que acarrea una enorme inseguridad jurídica para el administrado.

76. En consecuencia, consideramos que dicho precepto, al no establecer claramente qué normas son de aplicación en este ámbito, atenta contra el principio de la seguridad jurídica y, por tanto, debe ser considerado nulo o anulable.

L. ART. 22.3.B DEL RD

77. La exigencia del artículo 22.3 b) 1º, referente a la certificación de instalaciones de tratamiento de aguas sucias, debe ser declarada nula o anulable por hacer referencia al RD 701/2016 por los motivos ya expuestos.

M. ART. 23.1.B DEL RD

78. El art. 23.1 b) remite al Reglamento de ejecución UE 202/1170, el cual ha sido derogado y sustituido por el Reglamento UE 2021/1158, de 22 de junio de 2021 que, en cualquier caso, entendemos no es de aplicación a las embarcaciones de recreo por ser el

reglamento de ejecución de la Directiva 2014/90/UE sobre equipos marinos.

N. ART. 25.2 DEL RD

79. El artículo 25.2 contiene una tabla de sanciones para las infracciones previstas en el artículo 24 del RD, algunas de las cuales consideramos que no persiguen un fin meramente sancionador y educativo, sino meramente recaudatorio, y nos explicamos a continuación:

- Art. 25. 2. A) Ordinal 1º: Establecer la multa en función de la eslora de la embarcación no guarda relación con la gravedad de la conducta sancionada. Tan peligroso es no llevar una balsa salvavidas para la tripulación de una embarcación menor de 7 metros de eslora como para la de una embarcación de recreo de 22 metros de eslora. Este criterio sancionador tiene el mismo sentido que graduar las multas por exceso de velocidad en función de la cilindrada o tamaño del vehículo infractor. Además, si pretende sancionar en función del teórico poder adquisitivo del armador yerra de plano puesto que, igual que en el mercado del automóvil, se pueden adquirir barcos de una cierta edad y eslora relativamente grande por un precio inferior al que presentan unidades más modernas y de menor eslora.

Entendemos, pues, que el precepto es ilegal por no cumplir con el fin propio de una norma sancionadora, sino que persigue fines claramente recaudatorios y, por tanto, debe ser considerado nulo de pleno derecho o anulable.

- Art 25. 2 a) Ordinal 4º, en este caso, una vez más, entendemos que estamos ante una norma de índole claramente recaudatoria puesto que las señales pirotécnicas y fumígenas se compran en paquetes estándar para cada zona de navegación, por lo que es más que previsible que todas ellas estén a bordo o, por el contrario, no haya ninguna. Lo que no ocurrirá nunca es que falte solo alguna. Con ello la pretendida graduación es una mera apariencia.
- Art 25.2 a) Ordinal 5º, entendemos que la infracción de no disponer de luces que señalicen la posición es igualmente grave, independientemente de la eslora de la embarcación, por lo que reiteramos la argumentación aducida respecto

del ordinal 1º.

- Art. 25.2 a) Ordinales 30º y 32º, hacemos a estos preceptos extensiva la argumentación respecto a graduación de las sanciones en función de la eslora de la embarcación.
- Art. 25.2 b) ordinal 1º sanción por haber sobrepasado fecha de revisión de balsa salvavidas y ordinal 6º referente a sobrepasar la caducidad de instalaciones de extinción de incendios fijas. Reiteramos aquí la argumentación y petición de nulidad o anulabilidad ya realizada respecto a fijar sanciones en función de la eslora de la embarcación.
- Artículo 25.2 b ordinales 2º, 3º y 5º, referentes a sobrepasar la fecha de revisión de chalecos inflables, caducidad de señales pirotécnicas y sobrepasar fecha de revisión de extintores portátiles. En este caso, una vez más, nos hallamos ante una intención claramente recaudatoria, porque la Administración sabe perfectamente que los armadores suelen adquirir estos elementos de forma simultánea en “packs” de elementos que caducan en o deben ser revisados antes de una determinada fecha, por lo que lo habitual es que si una bengala está caducada, lo estén todas, que si un chaleco o un extintor no han sido revisados en plazo, todos estarán en situación irregular.
- Art. 25.2 e) Ordinal 1º, referente a la no tenencia de equipo de prevención de contaminación por aguas sucias. Reiteramos una vez más la argumentación referida a la graduación de la sanción en función de la eslora de la embarcación y solicitamos que el precepto sea declarado nulo de pleno derecho o anulable y, en consecuencia, sea anulado.

80. Por ello solicitamos que estos preceptos sean declarados nulos de pleno derecho o anulables y, por tanto, sean anulados.

O. DA 4ª DEL RD

81. Hacemos referencia aquí a la Disposición Adicional Cuarta referente a la autorización para la instalación de equipos de salvamento de carácter innovador siempre que cumplan ciertas condiciones y hayan sido aprobados u homologados por el Director General de

la Marina Mercante de acuerdo a normas de seguridad equivalentes a las contempladas en el RD 339/2021.

- 82.** Consideramos que esta Disposición debe ser considerada nula de pleno derecho o anulable y, en consecuencia anulada, por cuanto establece un criterio de aprobación u homologación que remite a reglas no especificadas, en detrimento de la seguridad jurídica y; por otra parte, al requerir la previa aprobación del DGMM, restringen la libertad de acceso al mercado de equipos que puedan haberse aprobado y comercializado en el seno de la UE, por lo que, una vez más, se atenta contra la unidad de mercado y la libre circulación de bienes y mercancías en el ámbito de la Unión Europea.

IV. SOLICITUD AL TRIBUNAL

- 83. SUPLICO A LA EXCMA. SALA** que, teniendo por presentado este escrito y por formuladas en tiempo y forma legales las alegaciones en él contenidas, se sirva admitirlo, y tras los trámites pertinentes, se dicte sentencia en la que, estimando el presente recurso, se revoque, o anule la disposición general impugnada en su totalidad, declarando que es nula o anulable por vulneración del procedimiento legal para su adopción; o alternativamente, se anulen o se declaren nulos de pleno derecho cada uno de los artículos del Reglamento impugnado a que se ha hecho referencia en las alegaciones.

V. OTROSÍ DIGO:

P. CUANTÍA DEL RECURSO

84. En función de lo previsto en el art. 42.2 LJCA el presente recurso debe ser reputada como de cuantía indeterminada, al impugnarse directamente una disposición de carácter general.

Q. PRUEBA

85. Dado que la cuestión debatida es meramente jurídica, al margen del expediente

administrativo, que ya es parte de los autos, esta parte no considera necesaria la práctica de ninguna otra prueba, con reserva de lo previsto en el art. 60.2 LRJCA.

R. VISTA O CONCLUSIONES

86. Por la misma razón, tampoco se considera necesaria la celebración de vista o conclusiones.

S. TIEMPO DE PRESENTACIÓN

87. El presente escrito se presenta dentro del plazo a que se refiere el inciso final del art. 52.2 LRJCA.

VI. SOLICITUD ADICIONAL AL TRIBUNAL

88. **SUPLICO A LA EXCMA. SALA** que tenga por efectuadas las anteriores manifestaciones adicionales a los efectos procedentes.

Es justicia que respetuosamente pido en Madrid, a 13 de octubre de 2021.

Ltdo.: Angel López Jubete

Coleg. nº 40456 ICAM

ÍNDICE DE CONTENIDOS

I.	ANTECEDENTES DE HECHO	1
A.	RESOLUCIÓN IMPUGNADA.....	1
B.	ALCANCE DEL RECURSO	1
II.	FUNDAMENTOS JURÍDICO FORMALES	2
A.	DE LA JURISDICCIÓN.....	2
B.	DE LA COMPETENCIA.....	2
C.	DE LA LEGITIMACIÓN DE LAS PARTES.....	2
D.	DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO.....	3
III.	FUNDAMENTOS JURÍDICOS MATERIALES.....	3
A.	NULIDAD DEL REGLAMENTO IMPUGNADO EN SU CONJUNTO	3
B.	NORMAS CONTRARIAS AL ORDENAMIENTO	6
C.	ART. 2.1.C DEL R.D.....	6
D.	ARTS. 3.3 Y 3.5 DEL R.D. 339/2021	12
E.	ART. 4.1 DEL R.D. 339/2021	16
F.	ART. 5 DEL R.D. 339/2021	18
G.	ARTS. 6, 7, 8 Y 9 DEL R.D. 339/2021	27
H.	ARTS. 11.5, 16.3, 17.2, 18.2, 18.3 Y 5, 20.3 Y 22.3 A) DEL REGLAMENTO.....	28
I.	ART. 12.2.A) DEL RD	28
J.	ARTS. 15.1 Y 8, 24.2.D Y 25.2.D	29
K.	ART. 21 DEL RD	29
L.	ART. 22.3.B DEL RD.....	30
M.	ART. 23.1.B DEL RD.....	30
N.	ART. 25.2 DEL RD	31
O.	DA 4ª DEL RD.....	32

IV. SOLICITUD AL TRIBUNAL.....	33
V. OTROSÍ DIGO:	33
P. CUANTÍA DEL RECURSO.....	33
Q. PRUEBA.....	33
R. VISTA O CONCLUSIONES.....	34
S. TIEMPO DE PRESENTACIÓN.....	34
VI. SOLICITUD ADICIONAL AL TRIBUNAL.....	34