

**A LA SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
(DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE)**

D. Carlos Sanlorenzo Ferri, con D.N.I. 20.019.862-H, en nombre y representación, en su condición de Secretario General, de la **Asociación Nacional de Empresas Náutica** (en adelante, **ANEN**), con CIF G84626696, con domicilio a efectos de notificaciones en C/ Velázquez, 59, 2º centro derecha, 28001 Madrid, y/o en el correo electrónico csanlorenzo@anen.es, comparezco y como mejor proceda en Derecho

DIGO:

- I. Que con carácter previo a la elaboración del 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 la Navegación Marítima, y de conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC en lo sucesivo) y en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sustanciado consulta pública a través de la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con la finalidad de recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente más afectada por la futura norma.
- II. Que ANEN es la organización más representativa del sector náutico en España al integrar a más del ochenta por ciento del tejido industrial y empresarial de la náutica de recreo nacional, así como a diversas asociaciones náuticas autonómicas. Por lo que ahora interesa, entre los objetivos de ANEN se encuentra la colaboración con las Administraciones

Públicas para conseguir el mejor entorno legal que favorezca el desarrollo y potencialidad del sector.

- III. Que ANEN comparte plenamente la iniciativa de modificación legislativa que se pretende acometer, resultando conveniente y necesaria por lo que, como asociación más representativa del sector, mostramos nuestra plena disposición para participar de la iniciativa en todo lo que se le puede requerir y, por supuesto, realizando aportaciones al texto de anteproyecto que se elabore y que debiera someterse a la opinión de las entidades más representativas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 133.2 de la LPAC.
- IV. Que, en atención a lo anterior, y dentro del trámite de consulta pública que se ha iniciado para la tramitación del 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, en cuanto organización representativa de sujetos interesados y afectados por la eventual reforma, se proceda a realizar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Sobre la necesidad de establecer una regulación específica para los puertos deportivos del Estado que sea clara y responda a las peculiaridades del sector.

Como se ha anticipado, ANEN coincide plenamente con la necesidad de proceder a una reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Ley de Navegación Marítima, así como con los objetivos generales de mejorar el texto tanto desde la perspectiva técnico-jurídica, como desde la perspectiva del impulso de la competitividad de nuestros puertos.

Desde ANEN queremos contribuir a esos objetivos pero debemos añadir que no puede desaprovecharse esta reforma legislativa para incorporar, entre los objetivos a cumplir, una mayor y mejor regulación del régimen jurídico y del funcionamiento de los puertos deportivos.

Desde la derogación de la Ley de Puertos Deportivos del año 1969 y su reglamento de desarrollo del año 1980, los puertos deportivos estatales se han visto sometidos a la regulación general de los puertos del Estado con escasas provisiones normativas específicas para el sector.

La experiencia acumulada durante estos años ha dejado bien a las claras que los puertos y dársenas deportivas no pueden verse constreñidos por una legislación portuaria que no atiende a la realidad del sector y que, en consecuencia, genera disfuncionalidades y falta de competitividad.

En efecto, el marco legislativo de los puertos del estado bascula prácticamente en exclusiva a atender el tráfico comercial o mercante, pero no toma con la suficiente consideración la dinámica y funciones que desempeñan los puertos y marinas deportivas.

En este sentido, parte de las dificultades que atraviesa el sector reside en el propio marco normativo al que se ve sometido al tratarse de una normativa que es ajena a la realidad de los puertos deportivos, lo que genera continuas disfunciones que se reflejan en numerosos aspectos (tasas, régimen de las prórrogas, valoraciones de las concesiones, etcétera).

Así, desde ANEN, consideramos que la reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Ley de Navegación Marítima debe incluir, necesariamente, entre sus objetivos, la eliminación de esas disfunciones que sufre en la actualidad el sector, mediante el establecimiento de una regulación específica que atienda a la realidad y necesidades de los puertos deportivos, que poco tienen que ver con las de los puertos comerciales.

Esa regulación específica no tiene por qué traducirse en una ley separada, pero sí convendría un capítulo separado y diferenciado dentro del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que atendiera a las características singulares de la actividad propia de los puertos deportivos, o al menos una ampliación significativa de las reglas singulares en la regulación de las distintas instituciones allí donde resulta preciso.

El establecimiento de esta nueva normativa específica debería servir, además, para establecer un marco regulatorio claro, resolviéndose las actuales oscuridades y

dificultades interpretativas que genera el marco normativo actual y una legislación fragmentada (legislación portuaria, legislación de costas) que no siempre resulta de fácil integración.

En definitiva, el sector de los puertos y marinas deportivas necesita una regulación que ofrezca claridad, certidumbre y seguridad jurídica.

SEGUNDA.-El necesario establecimiento de un órgano especializado dentro de Puertos del Estado.

En lógica correspondencia con la propuesta de establecer una regulación específica para los puertos deportivos, consideramos igualmente conveniente contar con un órgano o una organización especializada en instalaciones náutico-deportivas dentro de Puertos del Estado. De esta forma, se garantizaría la existencia de un interlocutor adecuado, esto es, de un interlocutor con un buen conocimiento de la realidad de los puertos deportivos y su normativa, y con una sensibilidad especial hacia las necesidades y potencialidades de este sector.

Así, no solo se conseguiría claridad y certidumbre en el marco normativo sino que se lograría instaurar uniformidad y seguridad jurídica, al disponer de un interlocutor especializado en el sector que establezca los criterios interpretativos de aplicación a todo el territorio nacional y que ofrezca una única respuesta a las consultas y demandas que puedan plantearse por el sector.

Además este organismo, serviría para promocionar el turismo náutico-deportivo, fomentar el desarrollo del sector, activar planes de empleo en coordinación con la implementación de planes de formación y, en definitiva, propiciar la constante mejora de un sector que resulta estratégico por su relevancia económica y social.

Por tanto, consideramos que la reforma legislativa debería alcanzar a la estructura y funciones de competencias del Ministerio y/o sus organismos dependientes (Puertos del Estado) para incorporar un órgano especializado en el sector de los puertos deportivos que pueda canalizar la mejor organización del sector, la uniformidad regulatoria y potenciar la competitividad de un sector que cabe considerar como

estratégico desde el punto de vista económico y del desarrollo personal a través del ocio y del deporte.

TERCERA.- Sobre la necesidad de eliminar las distorsiones derivadas de la distribución competencial, la diversidad regulatoria Estado-CCAA y la disparidad de criterios interpretativos y aplicativos de las propias autoridades portuarias. La necesaria mejora de la competencia y la unidad de mercado.

Muy unido a lo anterior (necesidad de establecer un marco normativo específico y de crear un órgano administrativo especializado) se encuentra el hecho indiscutible que los puertos y marinas deportivas del Estado operan en un entorno jurídico complejo (como consecuencia de la distribución competencial en la materia) y que les resulta desfavorable tanto por las diferencias existentes entre la legislación estatal y las legislaciones autonómicas, como por la disparidad de criterios interpretativos y aplicativos que proyectan en su ámbito territorial las propias autoridades portuarias.

A este respecto, debemos insistir en los siguientes aspectos:

A) La distribución competencial sobre la materia de los puertos deportivos es ciertamente compleja y no puede cambiarse por el legislador, pero este sí puede y debe establecer un marco regulatorio que contribuya a un adecuado funcionamiento de la competencia y que garantice la unidad de mercado.

No podemos olvidar que la competencia en materia de puertos deportivos es, en principio, de las Comunidades Autónomas, y que el ejercicio de competencias por parte del Estado sobre puertos o dársenas deportivas solo se justifica, como dijo el Tribunal Constitucional (STC 40/1998, de 18 de febrero (FJ 11)), sobre la base del principio de la unidad de gestión y siempre que el espacio portuario deportivo quede dentro del recinto portuario en sentido estricto, sin que el Estado pueda ampliar de forma artificial la zona de servicio del puerto con intención de incluir en la misma puertos deportivos que de otra forma serían de titularidad autonómica. Consideramos que estas reglas, establecidas por nuestro Tribunal Constitucional, deberían recogerse expresamente en el nuevo texto que se apruebe para que exista una verdadera concienciación y singularidad del espacio portuario deportivo.

B) Por otro lado, como consecuencia de la distribución competencial, los puertos deportivos estatales se encuentran sometidos a una regulación distinta a los puertos deportivos autonómicos, generándose distorsiones desfavorables para los primeros que difícilmente puede encontrar justificación en la doctrina constitucional y en el principio de garantía de la unidad de mercado.

En efecto, los puertos deportivos autonómicos, a diferencia de los puertos deportivos estatales, cuentan con una regulación específica, que está pensada para el tráfico portuario deportivo y que tiene en cuenta sus singularidades pues solo sobre ellos se proyecta tal regulación. Así, por tanto, cuentan con un marco regulatorio detallado, que atiende a la realidad del sector y con un interlocutor especializado y concienciado con su función social y deportiva.

Nos encontramos, así, con un marco regulatorio que dificulta el adecuado juego de la competencia y altera el funcionamiento del mercado al encontrarse los puertos deportivos estatales con un marco regulatorio más desfavorable y que lastra su competitividad.

Por tanto, la reforma de la legislación estatal debe aprovecharse para introducir la regulación precisa que tenga en cuenta esta situación y coloque a los puertos deportivos estatales en condiciones de competir con los puertos autonómicos. A esos efectos, el Estado, al margen de sus competencias para la regulación de los puertos estatales, cuenta con competencias de coordinación y establecimiento de bases en materia económica *ex art. 149.1.13ª* de la Constitución Española (CE) y le asiste la posibilidad de dictar normas armonizadoras en aplicación del mismo título competencial o del título competencial del artículo 149.1.1ª CE.

C) Pero las distorsiones observadas por el sector no derivan exclusivamente de la coexistencia de la legislación estatal y la legislación autonómica, sino que también procede de las llamativas disparidades en la interpretación y aplicación de la normativa estatal que realizan las autoridades portuarias respecto a los puertos estatales que caen bajo su ámbito. Las disparidades afectan a aspectos relevantes como el contenido y alcance de las concesiones, sus posibilidades de modificación y prórroga, los elementos que se gravan con las tasas, la actualización de las valoraciones de terrenos, etcétera.

En definitiva, resulta preciso disponer de un marco normativo claro y específico, siendo imprescindible crear un órgano de coordinación que asegure un mínimo de seguridad jurídica y, sobre todo, de igualdad en la interpretación y aplicación de la normativa a la totalidad de los puertos deportivos de competencia del Estado.

CUARTA.- Sobre la necesidad de establecer una regulación adecuada que asegure el equilibrio económico-financiero de las concesiones: duración de las concesiones, tasas, valoraciones de terrenos, técnicas adecuadas de reequilibrio.

El sector de los puertos deportivos es clave para la economía en un país como España. Sin embargo, en los últimos tiempos se enfrenta a una situación acuciante de crisis económica a la que no puede hacerse frente con las herramientas jurídicas disponibles. Los concesionarios afrontan, con frecuencia, serias dificultades para mantener el equilibrio económico-financiero.

Las causas del desequilibrio son diversas: la disparidad entre los estudios económico-financieros que se hicieron en su día y la realidad económica posteriormente existente sobre todo en situaciones de crisis económica y sanitaria o la competencia distorsionada entre puertos a la que hemos hecho referencia más arriba.

Sin embargo, no son las únicas causas. Al margen de estos factores, existe, también, una queja generalizada en el sector respecto a otros puntos significativos de la regulación:

- a) las elevadas cuantías de las tasas de ocupación y de actividad;
- b) la inadecuación de la configuración de las tasas para su aplicación al sector de los puertos deportivos;
- c) la desactualización de las valoraciones de los terrenos y el incumplimiento por parte de las autoridades portuarias, en algunos casos, de su obligación de proceder a esa actualización;

d) la inadecuación de los criterios que se utilizan para la valoración, acudiéndose a una equiparación con suelos que tienen un uso y una rentabilidad muy distintos, como es el caso de los polígonos industriales o comerciales;

e) las dificultades para encontrar fórmulas adecuadas de reequilibrio, entre otras razones, una vez más, porque algunas de las fórmulas contempladas en la actual legislación de puertos no se adecúan a las características y necesidades singulares del sector de los puertos deportivos.

A este respecto resulta necesario que se incorpore a la reforma legislativa que se pretende acometer una modificación en profundidad de la regulación de las tasas portuarias aplicables a las concesiones náutico-deportivas que respondan a su realidad y que, en tal sentido, se incorporen bonificaciones a las tasas aplicables por inversiones en innovación, tecnología y buenas prácticas ambientales.

Desde esta perspectiva, la reforma debería abordar estas cuestiones, asegurando la existencia de un marco regulatorio que contemple un régimen económico específico de las concesiones en el sector de los puertos deportivos y que establezca técnicas que permitan garantizar su equilibrio económico-financiero a lo largo de la vida de la concesión.

QUINTA.- Sobre la necesidad de aclarar el régimen jurídico de las antiguas concesiones.

Un problema que debe resolverse también es el que afecta al régimen jurídico y económico de las concesiones existentes.

En este sentido, las concesiones antiguas se encuentran ante una situación jurídica que dista mucho de ser clara. La legislación se les ha ido solapando y aplicando, en muchos casos, de manera desfavorable: se somete a los antiguos títulos a los aspectos onerosos de las nuevas regulaciones, pero, en ocasiones, se les niega la aplicación de los favorables (como, por ejemplo, las bonificaciones fiscales o el incremento escalonado de las tarifas con topes), lo que las coloca en una situación difícil y claramente injusta.

Por tanto, es necesario aclarar su régimen jurídico, teniendo en cuenta la necesidad de respetar el contenido de los títulos mientras no se proceda a una revisión de los mismos por los cauces legamente previstos, debiendo arbitrarse fórmulas que permitan mantener el equilibrio económico-financiero.

SEXTA.- Sobre la pertinencia y oportunidad de prever beneficios fiscales para el sector y profundizar en las medidas de mitigación de los efectos económicos originados por la situación de crisis sanitaria provocada por la pandemia de Covid-19.

Sin perjuicio de que, como hemos señalado, resulta necesario que la reforma legislativa incorpore un régimen jurídico específico que asegure el equilibrio económico-financiero de las concesiones (duración de las concesiones que aseguren la amortización de la inversión, fijación de los elementos de las tasas portuarias a partir de la realidad y peculiaridad del negocio de los puertos deportivos, valoraciones de los terrenos de la concesión en función del uso real de la concesión, etcétera), deberían incorporarse, con ocasión de la modificación legislativa, bonificaciones y/o exenciones tributarias vinculadas a la actividad deportiva que se desarrolle en las instalaciones de la concesión y a la implicación e impacto de las instalaciones náutico-deportivas en la economía local a partir del fomento del turismo y/o la interacción puerto-ciudad.

En concreto, nos estamos refiriendo a las siguientes cuestiones:

A) La necesidad de incorporar medidas expresamente dirigidas al sector en la regulación de los elementos tributarios del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI), dado que es un tributo que por el modo en que se produce la valoración de los terrenos y la ausencia de elementos legales que permitan su modulación, grava artificialmente las concesiones náutico-deportivas, ahondando en el problema de su competitividad y desequilibrio económico-financiero.

En este sentido, a nuestro juicio, resultaría necesario valorar y acometer las siguientes propuestas de reforma sobre el IBI:

- Previsión expresa de que los Ayuntamientos puedan aplicar el tipo inferior de 0,4 por ciento a las concesiones de puertos y marinas deportivas que contribuyan a la interacción puerto-ciudad.
- Previsión expresa de bonificación obligatoria para los titulares de concesiones de puertos y marinas deportivas que contribuyan a la interacción puerto-ciudad y/o a la promoción del turismo y del deporte.
- Previsión expresa de bonificación potestativa mediante ordenanza por tratarse de actividades económicas de especial interés o utilidad municipal por concurrir circunstancias sociales y económicas que afecten al desarrollo municipal a través de las sinergias de la interacción puerto-ciudad y/o el fomento del turismo.

B) ANEN viene reivindicando la equiparación de la aplicación del tipo impositivo de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) en el ámbito de las instalaciones náutico-deportiva con el resto del sector turístico. Esta medida se constata ahora más necesaria si cabe como estímulo para un sector que se está siendo gravemente afectado por la actual crisis que vivimos.

C) Por último, y aunque somos conscientes de que es una medida coyuntural que, por tanto, debe quedar fuera del conjunto de la iniciativa legislativa que se pretende acometer, sin embargo, nos vemos en la obligación dereivindicar la adopción de nuevas medidas para hacer frente al impacto económico provocado por la actual crisis sanitaria.

En estos momentos, el impacto económico de la crisis sanitaria se ha ido agudizando y, desgraciadamente, las previsiones existentes apuntan a que seguirá siendo así. De esta manera, es evidente que las medidas de mitigación adoptadas por el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, resultan hoy insuficientes, siendo necesario para la comunidad portuaria adoptar nuevas medidas y de mayor calado para seguir afrontando la actual situación de crisis con garantías en la continuidad de la actividad.

SÉPTIMA.- Sobre el problema del abandono de buques y la propuesta de regulación de un expediente notarial para la enajenación de embarcaciones de recreo abandonadas.

El problema que origina el abandono de buques en los puertos deportivos es perfectamente conocido por las Administraciones competentes, afectando no solo a la rentabilidad de las concesiones, sino también al medio ambiente y a la propia seguridad en las instalaciones náutico-deportivas.

A este respecto, según los datos disponibles, en los puertos deportivos de España existen más de 15.000 embarcaciones o buques abandonados que suponen un grave dificultad para esos puertos e instalaciones náutico-deportivas, así como para las autoridades competentes, al no existir soluciones rápidas y eficientes con la legislación actualmente vigente.

Pues bien, conscientes de este problema ANEN ya pudo proponer y consensuar con la Unidad de Derecho Concursal, Arbitraje y Mediación del Ministerio de Justicia el desarrollo de la disposición final undécima de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, según la cual:

«En el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley el Gobierno remitirá a las Cortes Generales, para su tramitación, un proyecto de ley para regular el abandono de bienes muebles y los procedimientos de venta, subasta notarial, electrónica y enajenación de los mismos».

Así, en cumplimiento de dicha disposición final y en coordinación con la Unidad de Derecho Concursal, Arbitraje y Mediación del Ministerio de Justicia, se propuso reformar la Ley de Navegación Marítima, incorporando a su Título X un nuevo Capítulo VII para incluir un procedimiento rápido y ágil para resolver la situación del abandono de embarcaciones.

ANEN insiste ahora en la necesidad de resolver el problema que plantea el abandono de embarcaciones en los puertos deportivos de España mediante la inclusión del citado Capítulo VII para el que proponemos la siguiente redacción:

«Capítulo VII

De la venta de embarcaciones y buques de recreo en situación de abandono

Artículo 525. Ámbito de aplicación.

1. Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo en los casos de abandono de embarcaciones y buques de recreo, tramitándose el expediente ante notario con sede en el lugar en el que se encuentren los mismos.

2. Se entenderá que una embarcación o un buque de recreo está en situación de abandono cuando no se hubieren abonado durante el plazo ininterrumpido de un año las tasas, tarifas, facturas, costes o gastos de depósito o amarre correspondientes, por parte de su propietario, armador o persona autorizada.

3. De igual forma, se entenderá que se encuentran en situación de abandono las embarcaciones o los buques de recreo que no hayan sido objeto de uso por su propietario, armador o persona autorizada durante el plazo ininterrumpido de un año, con dejación de las medidas necesarias para evitar que el buque o la embarcación suponga un peligro para la seguridad de la instalación náutica o terrestre.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará al derecho que en su caso pueda asistir a los responsables del puerto o instalación náutico-deportiva, en cumplimiento de las normas o los acuerdos contractuales aplicables, para el traslado de la embarcación o el buque dentro del recinto o la toma de las medidas que puedan resultar necesarias para el buen orden y seguridad del puerto o de la instalación.

Artículo 526. Solicitud.

1. En la solicitud de declaración de abandono y venta de una embarcación o un buque de recreo se expresará con claridad alguno de los siguientes extremos:

a) Que la embarcación o el buque de recreo ha permanecido, al menos, un año amarrado, atracado, fondeado, varado o en depósito dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, sin que haya habido uso del mismo, y ello pueda suponer un peligro para la seguridad de la instalación náutica o terrestre;

b) Que el propietario o armador de la embarcación o del buque de recreo no ha abonado durante el plazo de, al menos, un año las tasas, tarifas o gastos de depósito o amarre correspondientes al citado período;

c) Que la embarcación o buque de recreo no ha sido utilizada a la entrada en vigor de esta normativa, durante, al menos, cinco años y no se hubiesen abonado las tasas, tarifas o gastos de depósito correspondientes durante al menos el último año, y no se hubiera recibido contestación al requerimiento mediante Burofax u otro medio que certifique la comunicación que se haya realizado dejando constancia del intento de comunicación.

2. La solicitud deberá indicar también la identidad del titular, el armador o la persona que figure como autorizada en la documentación del puerto o instalación y, según sea el caso:

a) Que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por éste en la declaración de entrada de la embarcación o el buque en el puerto o instalación náutico-deportiva, o

b) Que, habiendo sido contactado, el propietario, armador o persona autorizada no ha atendido a las reclamaciones de pago formuladas o no ha tomado las medidas adecuadas para evitar que el buque o la embarcación suponga un peligro para la seguridad de la instalación náutica o terrestre.

3. La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:

a) Copia de la documentación de la embarcación o el buque de recreo que haya sido entregada al solicitante en el momento de la entrada en el puerto o la instalación náutico-deportiva, con identificación de un domicilio para notificaciones;

b) La documentación acreditativa del servicio prestado y la suma a que asciende la deuda con el solicitante, junto a la manifestación del acreedor de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de doce meses;

c) La documentación en cualquier soporte que acredite de forma fehaciente la realización, durante los seis meses previos a la solicitud, de al menos dos intentos de localización y comunicación con el propietario, armador o persona autorizada, en el domicilio o en la dirección, física o electrónica, designada con este fin en la declaración, albarán o documento similar de entrada de la embarcación o el buque en la instalación náutica o terrestre;

d) En su caso, la documentación que acredite fehacientemente la negativa del propietario, armador o persona autorizada a atender a los requerimientos realizados para el pago de las cantidades pendientes o para la toma de las medidas necesarias para evitar que el buque o la embarcación suponga un peligro para la instalación náutica o terrestre.

e) Para los casos de las embarcaciones o buques de recreo que no hayan sido utilizadas a la entrada en vigor de esta normativa, durante, al menos, cinco años y que hayan permanecido amarradas, atracadas, fondeadas, varadas o en depósito en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre sin el pago de las tasas, tarifas o gastos de depósito correspondientes durante al menos el último año, deberá aportarse acta de inspección o informe por parte de los servicios de inspección de buques, o acta de fedatario público que constate las circunstancias de abandono en la que se encuentre la embarcación.

Artículo 527. Procedimiento.

1. Podrá solicitar la declaración de abandono y venta de una embarcación o un buque de recreo el titular de la instalación náutica o terrestre en la que el buque o la embarcación haya permanecido durante los doce meses anteriores a la fecha de la solicitud.

2. La solicitud se presentará ante notario quien, tras comprobar la concurrencia de las circunstancias expresadas en ella y la suficiencia de la documentación incluida, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono y requerirá inmediatamente al propietario de la embarcación o el buque de recreo para que realice el pago de las cantidades pendientes o adopte las medidas necesarias para evitar que el buque o la embarcación supongan un peligro para la instalación. El requerimiento realizado será objeto de publicación en el tablón de anuncios del puerto o instalación náutico-deportiva donde se encuentre la embarcación.

3. Si en el plazo de un mes el propietario de la embarcación o buque de recreo no fuera hallado, no atendiera al requerimiento realizado o no prestase garantía suficiente de pago, el notario acordará la tasación y venta de la embarcación o del buque por persona o entidad especializada o en subasta notarial.

4. Con el importe obtenido de la venta de la embarcación o del buque de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por la tasación y venta; y el remanente se destinará a satisfacer las deudas pendientes de pago al solicitante que

resulten de la documentación incluida en la solicitud. Satisfechas estas deudas, la cantidad restante se consignará en la Entidad colaboradora de la Administración de Justicia durante un período de seis meses a disposición de quien fuera propietario de la embarcación abandonada, sin perjuicio de cualesquiera derechos de terceros. Transcurrido dicho plazo, el notario instará su ingreso en el Tesoro Público.»

OCTAVA.- En **conclusión**, consideramos que el sector de los puertos y marinas deportivas ofrece mucho a la sociedad; es comunicación, deporte, ocio, transporte y produce importantes sinergias desde la perspectiva económica. Merece una regulación y una organización y gestión administrativas que no sean una cortapisa, un freno o un obstáculo a salvar, sino un marco adecuado a sus singularidades en el que moverse con seguridad jurídica y con unas medidas de apoyo y fomento que le permitan desplegar de forma plena todo su potencial. Confiamos en que, sobre las base de las presentes alegaciones, esta iniciativa de reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de la Navegación Marítima sean la ocasión para lograr estos objetivos de interés para el sector y también para el interés general.

En atención a todo lo anterior,

SOLICITOse tenga por presentado este escrito y por formuladas las alegaciones expuestas, se sirvan tomarlas en consideración para avanzar en la redacción del 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 la Navegación Marítima, teniéndose por expresada la voluntad de ANEN de participar en la tramitación de la reforma legislativa y, en todo caso, en atención al carácter de ANEN como asociación más representativa del sector, SE tenga a bien recabar su opinión y aportaciones respecto al texto que se elabore y vaya a publicarse en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos y a otras personas o entidades afectadas.

En Madrid, a 9 de octubre de 2020.

Fdo.: Carlos Sanlorenzo Ferri
Secretario General ANEN