

Aprobación de la Ley de Navegación Marítima

Despacho Albors Galiano Portales

El Pleno del Congreso de los Diputados aprobó el día 8 de Julio de 2014 la Ley de Navegación Marítima (en adelante, LNM) al ratificar las enmiendas del Senado, que quedaron así incorporadas al texto que se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 25 de julio, como Ley 14/2014.

La LNM acomete un cuádruple proceso de reforma, codificación, actualización y coordinación del Derecho Marítimo español e internacional, tratando de superar contradicciones y carencias normativas previas. Su técnica legislativa general es la de la remisión a los convenios vigentes en cada materia, con una vocación unificadora que aúna los aspectos de derecho público y privado de la navegación.

La LNM es muy clara en relación con la primacía de los convenios internacionales marítimos ratificados por España y vigentes en estos momentos, y con aquellos que puedan entrar en vigor en un futuro. Por ello, el legislador ha tenido como uno de sus más complicados retos, la sistemática y la incorporación de los citados convenios a la LNM, que incorpora los regímenes de los convenios sobre las siguientes materias:

- abordaje (Bruselas, 1910);
- salvamento marítimo (Londres, 1989);
- limitación de responsabilidad (Londres, 1976/1996);
- contaminación marina accidental causada por hidrocarburos persistentes (Bruselas, 1969/1992);
- contaminación marina accidental causada por combustibles de buques (Londres, 2001);
- embargo preventivo de buques (Ginebra, 1999);
- transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (Bruselas, 1924; Visby, 1968; Bruselas, 1979 - Reglas de La Haya-Visby);
- contrato de pasaje (Atenas, 1974).

Seguidamente seleccionamos y resumimos aquellas cuestiones de índole eminentemente práctica -y fundamentalmente de Derecho privado- que puedan resultar de mayor interés para las compañías involucradas en el sector del transporte marítimo.

Los conceptos de "armador" y "naviero"

La LNM define el concepto de "armador" con base en dos notas diferenciales, a saber: (i) la posesión (directa o indirecta) del buque o embarcación, ya sea o no propietario, y (ii) su dedicación a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad, ya lo haga o no con finalidad empresarial. Sólo aquél armador que destine su buque y/o embarcación a una navegación con finalidad empresarial tendrá acceso al Registro Mercantil como genuino empresario, y dentro de los em-



presarios se reserva (y conserva) la definición de "naviero" ya recogida en el artículo 10 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para aquellos empresarios que se dediquen a la explotación de buques mercantes propios o ajenos (excluidos los dedicados a la pesca). Cuando el naviero sea, además, poseedor del buque mercante, entonces será también "armador".

Contratos de utilización del buque

Entre los tipos de contrato regulados por la presente LNM destacamos el contrato de arrendamiento de buque y el contrato de fletamento. Superando la tradicional discusión doctrinal sobre si el fletamento es o no una figura autónoma

del contrato de transporte, la LNM opta por su práctica equiparación, sin perjuicio de dejar a salvo los contratos de utilización de buque para fines distintos del transporte de mercancías o de pasajeros. No obstante, se incluye un tratamiento específico del fletamento por tiempo y se reconoce la posibilidad de que exista fletamento sin finalidad de transporte.

La responsabilidad del porteador marítimo

Vigencia de la Reglas de La Haya-Visby

Objeto de especial discusión han sido las normas que delimitan el régimen de responsabilidad del porteador marítimo. Tras recoger el

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



**Andrés Ayala
Sánchez, Diputado
y Ponente del
GP Popular en la
tramitación de esta
Ley en el Congreso.**



Anteproyecto de Ley la solución inspirada en las Reglas de Hamburgo, el legislador se ha decantado finalmente -a instancia de ANAVE- por remitirse al régimen de responsabilidad actualmente vigente en nuestro país, constituido por el conjunto normativo conocido como Reglas de La Haya-Visby.

Naturaleza imperativa o dispositiva del régimen

En la LNM se han unificado los regímenes de responsabilidad del porteador aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque (tanto nacional como internacional), y al fletamento en sus distintas modalidades. Este régimen reviste carácter de Derecho imperativo (es decir, cualquier pacto en contra no sería válido) en los transportes concertados en régimen de conocimiento de embarque.

No obstante, dicho régimen es derogable en los casos en que exista una póliza de fletamento, dada la habitual posición de igualdad entre fletadores y armadores a la hora de negociar dichas pólizas. En este sentido, se tendrían por válidas las cláusulas de exoneración o limitación que se pacten entre las partes.

En la redacción de los artículos dedicados al contrato de fletamento, el legislador ha tenido en cuenta los formularios tipo o modelo de contratos utilizados habitualmente en la práctica internacional y que gozan de mayor difusión.

El retraso

La LNM -a diferencia del silencio que guardan en este punto las Reglas de La Haya-Visby- reconoce expresamente que el porteador será responsable del retraso en la entrega de las mercancías. Se regula la cuestión relativa al momento de inicio del cómputo de dicho retraso y se fija la limitación de responsabilidad del porteador en caso de retraso en una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso.

Previsión de lege ferenda: las Reglas de Rotterdam

Por último, cabe mencionar que la LNM ha tenido en cuenta las Reglas de Rotterdam ratificadas por España, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado si entrasen en vigor. No obstante, es preciso señalar que una eventual y futura entrada en vigor de las Reglas

de Rotterdam conllevaría la necesidad de realizar cambios muy profundos y sustanciales en la Ley, entre ellos, aquéllos relativos a la responsabilidad del porteador.

Los consignatarios y las empresas estibadoras

Como novedad significativa, la LNM pone fin a la vieja polémica relativa a la imputación de responsabilidad al consignatario por los daños que pudieran sufrir las mercancías durante el transporte marítimo. El consignatario sólo será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.

Por lo que se refiere a las empresas estibadoras, la LNM regula el contrato de manipulación portuaria, dedicando especial atención a su régimen de responsabilidad.

Dicho régimen se configura como de responsabilidad por culpa presunta. A cambio, la LNM les reconoce el derecho a limitar su responsabilidad a una suma de dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto en los casos de pérdida o daño a las mercancías, o a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagársele por sus servicios en caso de responsabilidad debida a retraso.

Asimismo la LNM concede a las compañías estibadoras un derecho de retención sobre las mercancías en su posesión en garantía del abono del precio debido por sus servicios.

Los accidentes de la navegación

Por lo que se refiere al abordaje, la LNM remite esta materia a lo dispuesto en el Convenio de 1910. Se acoge, por tanto, el criterio de proporcionalidad a la hora de atribuir responsabilidades en el caso de abordaje culpable bilateral, superando así lo establecido en el Código de Comercio (en adelante, CCom) que sostiene que cada parte soportará sus daños propios.

Respecto de la avería gruesa, el legislador ha sido consciente de que la práctica recurre casi universalmente a la autorregulación contenida en las Reglas de York y Amberes, por lo que se limita prácticamente a complementar dichas Reglas. El aspecto más novedoso tiene que ver con la previsión de un procedimiento para los casos en que no se logre el acuerdo de los interesados sobre la liquidación de la avería. Su tramitación y resolución se atribuye a los notarios.

En relación al salvamento, la LNM se remite al régimen establecido en el Convenio de Londres de 1989. Por su parte, la Disposición Adicional Segunda permite a los interesados la opción de acudir a los órganos competentes de la Armada (Consejo de Arbitrajes Marítimos y auditores de arbitrajes marítimos) cuya composición, régimen jurídico o ámbito territorial se establecerán reglamentariamente, o a la jurisdicción ordinaria. Si no hubiese acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil (en adelante, LEC), según la cuantía.

Hasta que se configuren los órganos competentes de la Armada, seguirán conociendo de estas materias los Juzgados Marítimos Permanentes y el Tribunal Marítimo Central.

La limitación de la responsabilidad del armador

Simplificación y coordinación de los regímenes de limitación (interno, internacional, global y especial)

El Título VII de la LNM está dedicado exclusivamente a la limitación de responsabilidad. Se establece un único sistema de limitación global de la responsabilidad por reclamaciones de Derecho marítimo, conforme al modelo seguido por el Convenio LLMC/76/96, y aplicable tanto a los supuestos de tráfico jurídico externo como exclusivamente interno (estricta unificación).

La LNM establece expresamente que el derecho a limitar es invocable en cualquier procedimiento que conozca de una reclamación limitable, con independencia de la naturaleza civil, social, penal, o administrativa.

Respecto de las sumas máximas de limitación, ha de destacarse que la LNM establece límites de responsabilidad especiales para buques y embarcaciones con arqueo bruto inferior a 300 toneladas, adecuándose esos límites a la reserva que efectuó al respecto España al ratificar el Protocolo de 1996. A partir de las 300 toneladas, los límites aplicables son los del Convenio.

Se coordina de forma expresa el derecho de limitación global con los de limitaciones específicas o "sectoriales" (contratos de transporte de mercancías y de pasajeros) otorgando un derecho de opción al titular de la limitación.

Por último, la LNM establece que para poder invocar con éxito el derecho a limitar es necesaria la previa constitución del fondo de limitación. En todo caso, el derecho a limitar quiebra en caso de dolo o dolo eventual.

Cuestiones procedimentales

Superando la ausencia de una regulación en esta materia, la LNM contempla un procedimiento independiente para limitar responsabilidad por créditos marítimos. Así, la LNM dedica el Capítulo IV de su Título IX (Especialidades procesales) al establecimiento de este procedimiento que se tramitará ante los Juzgados de lo Mercantil.

Podríamos decir que reviste las características propias de un procedimiento concursal llamado a tener efecto sobre todos los interesados en un mismo supuesto de hecho siempre que las reclamaciones que se generen como consecuencia del mismo se consideren limitables de conformidad con las normas sustantivas aplicables.

La LNM prevé el nombramiento de un Comisario liquidador, y la formación de tres piezas: la de la masa activa - que se corresponde con el límite de responsabilidad aplicable-, la de la masa pasiva -en la que deberán incluirse todas las reclamaciones- y la pieza de reparto.



José Segura Clavell, Diputado y Ponente del GP Socialista en la tramitación de la LNM.

La responsabilidad civil por contaminación

Se regula por primera vez en nuestro Derecho de origen interno la específica cuestión de la responsabilidad civil nacida de daños por contaminación desde buques, con responsabilidad cuasi objetiva y limitada del armador (aplicación del régimen común y global de limitación), aseguramiento obligatorio y acción directa de los perjudicados frente al asegurador, aplicable todo ello en los supuestos residuales no cubiertos por el ámbito de aplicación de los convenios internacionales que puedan estar en cada momento vigentes en España (por el momento, el Convenio CLC/92, el Convenio FUND/PROT/03 y el Convenio BUNKERS/01).

La LNM acoge los principios medioambientales incluidos en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, lo que viene a significar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques para dificultar los procesos de contaminación, y una atribución de responsabilidad a quien la causa de acuerdo con los principios "prevención en la fuente" y "quien contamina paga".

Por último, señalamos que la LNM se aparta del Convenio CLC/92 al canalizar aquélla todas las responsabilidades hacia "el armador o titular del uso o explotación del artefacto naval en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación".

El seguro marítimo

La parte de los seguros marítimos se perfila como una de las reformas más importantes y esperadas.

En la actualidad los seguros marítimos continúan regulados por el CCom de 1885, y es obvio que las circunstancias han cambiado sensiblemente desde entonces. La reforma pretende ajustar el régimen de los seguros marítimos a la práctica actual que, en una gran medida, está traspasada por las condiciones de cobertura disponibles en el mercado anglosajón que se comercializan a través de las condiciones del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU). Por su parte, los seguros sobre las embarcaciones de recreo son reenviados de nuevo por la LNM a la Ley de Contrato de Seguro (en adelante, LCS).

La regulación del seguro de responsabilidad civil en la LNM representa

DNV·GL

Rafael Simancas
Simancas, Diputado
y Portavoz del GP
Socialista en la
Comisión de Fomento
del Congreso de
los Diputados.



una novedad absoluta, por cuanto el CCom desconoce dicha cobertura.

Además, poniendo fin a la clásica polémica, la LNM reconoce la aplicación subsidiaria de la LCS y se establece el carácter dispositivo de la norma al encontrarnos ante la definición de un gran riesgo. No obstante, aunque éste es el principio general que impera en la LNM, se establece como excepción a dicho principio el régimen establecido para la acción directa en los seguros de responsabilidades civiles.

El embargo preventivo de buques

La LNM regula el embargo preventivo de buques como medida cautelar. En dicha regulación se establecen como fuentes de dicha medida -tanto para buques nacionales como extranjeros- en primer lugar, el Convenio de 1999, seguido por lo dispuesto en la propia LNM y, supletoriamente, lo establecido en la LEC.

En relación a la competencia, la LNM establece las siguientes alternativas a elección del actor que solicita la adopción de la medida cautelar: (i) el tribunal que tenga competencia objetiva para conocer de la pretensión principal; (ii) el del puerto o lugar donde se encuentre el buque o (iii)

el del puerto o lugar al que se espera que el buque arribe, cuestión novedosa ésta última, pues permite solicitar el embargo sin necesidad de esperar a que el buque se encuentre en aguas portuarias.

La LNM confirma, sin introducir grandes cambios, algunas características ya predicables del embargo preventivo de buques en España, tales como las siguientes: (i) las normas de la LNM son de aplicación también a las embarcaciones; (iii) se presumirá que en el embargo de buques concurre el *periculum in mora* de la LEC o (ii) para que se decrete el embargo preventivo de un buque por un crédito marítimo bastará con que se alegue el crédito reclamado -manteniendo los mismos créditos enunciados en el Convenio-, la causa que lo motive y la embargabilidad del buque.

Entre las novedades que introduce la LNM se encuentra la distinción en cuanto a los créditos alegables para trabar un embargo en función de la nacionalidad del buque. Así, el embargo de buques españoles practicado a solicitud de personas que tengan su residencia habitual o su establecimiento principal en España, o de quien hubiere adquirido el crédito por cesión o subrogación

de ellas, podrá ser acordado tanto para créditos marítimos como para cualesquiera otros derechos o créditos contra el deudor al que pertenezca el buque o buques cuya traba se solicita. Este embargo por créditos no marítimos también se puede aplicar a los buques que enarbolan un pabellón de un Estado que no sea parte en el Convenio de 1999.

Otra novedad de importancia práctica es la posibilidad de notificar la demanda y el Auto acordando la traba al consignatario (además de al capitán).

Asimismo, para decretar el embargo preventivo de un buque, se establece un importe mínimo en la garantía exigida por el Juez para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse de hasta el 15 por ciento.

Por otra parte, para el caso de que el Juez que decretó el embargo como medida cautelar no resultase competente para conocer sobre el fondo del asunto, se fija un plazo "no menor de treinta días ni mayor de noventa" para que el titular del crédito marítimo acredite el inicio de un procedimiento ante el tribunal judicial o arbitral competente.

Derogación de normas

La LNM establece expresamente la derogación -cuando entre en vigor de las siguientes disposiciones:

- Los artículos 2131 a 2161 y 2168 a 2174 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881.
- El párrafo primero del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882.
- El Libro III y los artículos 19.3, 951 a 954 del Código de Comercio, aprobado por el Real Decreto de 22 de Agosto de 1885.
- La Ley de 22 de Diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.
- La Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893.
- La Ley 60/1962, de 24 de Diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, excepto las disposiciones del título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias.
- La disposición final vigésima sexta de la Ley 1/2000, de 1 de Enero, de Enjuiciamiento Civil.
- El artículo 263.f) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre.
- La disposición transitoria décima de la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Entrada en vigor

La LNM entrará en vigor el próximo 25 de septiembre de 2014.