

Contenidos

ACLARACIONES SOBRE LOS ASPECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS DE LA APLICACIÓN A LAS EMPRESAS DEL SECTOR METAL DE LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

INTRODUCCIÓN

En los últimos meses se han recibido en PEREZHOLANDA consultas relativas a empresas del Sector que prestan servicios en obras de construcción internacionales y realizan envío de mercancías y suministros internacionales, sobre todo en materia de **transporte y seguro marítimo internacional**.

A este respecto se ha publicado la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima que cambia totalmente y moderniza el antiguo Código de Comercio en toda su extensión dedicada al Libro III del viejo Código mercantil que se ve modernizado y adaptado a los vigentes Convenios internacionales en toda su extensión.

ANTECEDENTES

La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma completa del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos.

Se trata de una renovación para su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885.

ESTRUCTURA

Título Preliminar. Disposiciones generales. Artículos 1 a 3.

El título preliminar responde a las orientaciones más modernas del Derecho marítimo, recogiendo en el artículo 2 la regla de **interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España**.

Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otro, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos.

Título I. De la ordenación administrativa de la navegación. Artículos 4 a 55.

El título I se inspira, principalmente, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM/UNCLOS), aprobada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay. Este título I se estructura en seis capítulos en los que se formula una **regulación básica y sistemática de la policía de la navegación**, que se completa con la normativa en materia de puertos del Estado y de marina mercante.

Título II. De los vehículos de la navegación. Artículos 56 a 144.

El título II comienza la **regulación del estatuto jurídico del buque** definiéndolo como

vehículo destinado a la navegación, que cubre también situaciones estáticas transitorias, como es el buque en construcción, fondeado, varado o en desguace. Se suma su capacidad para el transporte de personas o cosas a todos los fines.

Las transformaciones materiales de los buques y embarcaciones y los cambios jurídicos que se derivan de su participación en el tráfico mercantil determinan la necesidad de su identificación y de que quede constancia pública de las relaciones que soportan en su condición de bienes muebles de significativo valor económico.

Su carácter registrable hace jurídicamente posible su hipoteca, sin menoscabo de su calificación de cosa mueble. Y se reconocen las situaciones de titularidad compartida (copropiedad del buque).

La publicidad es crucial en el tráfico patrimonial y se lleva a cabo a través de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), de carácter mercantil y registral, que ha de coordinarse con el Registro de Buques y Empresas Navieras- típicamente administrativa.

La norma sobre adquisición de la propiedad articula, con carácter dispositivo, el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa, diferente de la civil.

Título III. De los sujetos de la navegación. Artículos 145 a 187.

Idéntico propósito modernizador preside la renovación que el título III lleva a cabo en **el régimen de los sujetos de la navegación**, empezando por la figura del armador, que no excluye pero sí desplaza a un plano secundario la del propietario del buque y diferenciado de la nueva figura del naviero.

Título IV. De los contratos de utilización del buque. Artículos 188 a 313

En el título IV, la regulación de **la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente**, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Según la OCDE, estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial.

Se han unificado los regímenes de responsabilidad del porteador, aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque –nacional o internacional –, y al fletamento en sus distintas modalidades. Este régimen reviste carácter de Derecho necesario (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, por ser un sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada.

Cuando exista póliza de fletamento el régimen legal tendrá carácter derogable, dada la posición de igualdad entre fletadores y armadores. Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten.

También se regulan los contratos de pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte), el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios, y el arrendamiento náutico, conocido comúnmente como chárter y que goza de particularidades propias.

Título V. De los contratos auxiliares de la navegación. Artículos 314 a 338.

El título V recoge los llamados **contratos auxiliares de la navegación**, que incorporan los patrones que ha ido generando la vida del tráfico. Es el caso de los formularios del Consejo

Marítimo Internacional y del Báltico COMIB/BIMCO (Baltic and International Maritime Council) para el contrato de gestión naval, o las normas internacionales (Convenio sobre Responsabilidad de los empresarios de terminales de transportes en el comercio internacional, hecho en Viena el 19 de abril de 1991, que ha sido firmado, pero no ratificado aún por España).

En todo caso, se cambia el sentido de la jurisprudencia y tendencia actuales, pues:

- La atención se centra en la definición del régimen de responsabilidad propia de los modelos mercantiles de la comisión o de la agencia, como prototipos de los contratos de gestión de intereses ajenos, salvo que se omita el nombre del titular del interés, en cuyo caso responderá solidariamente con este.
- La gestión naval proporciona a los propietarios auxilio en materia comercial, náutica, laboral y aseguradora. En el caso de que el gestor no indique el nombre de su armador o naviero al celebrar los contratos, responderá solidariamente con él, aunque tal responsabilidad puede limitarse.
- También cabe esa limitación en el contrato de manipulación portuaria. Su especialidad radica en el carácter inderogable del sistema de responsabilidad, establecido en beneficio de los usuarios de empresas de carga y descarga o terminales de transporte. En la prestación de sus servicios éstas quedan sujetas a responder por culpa presunta, aunque en compensación tienen también reconocido un derecho de retención en tanto no se les pague lo que se les deba.
- En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque. En cambio, si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá solidariamente con él.

Título VI. De los accidentes de la navegación. Artículos 339 a 391.

Al regular los **accidentes de la navegación**, el título VI empieza por ocuparse del abordaje, cuyo régimen se remite al Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910.

En materia de avería común, se siguen las Reglas de York y Amberes, que constituyen una regulación práctica, sencilla y eficaz.

La ley remite al Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, en la regulación de esa misma materia.

Se regula el naufragio o hundimiento de buques a los efectos de determinar la situación de los bienes afectados, el derecho de propiedad sobre los mismos, y el régimen de unas extracciones que se someten a la autorización administrativa correspondiente.

Se procura también un régimen para la contaminación marítima que impone una responsabilidad cuasi objetiva del armador del buque o del titular del artefacto que causa la contaminación, junto con la exigencia del correspondiente seguro obligatorio, de conformidad con los convenios internacionales aplicables a los que la ley remite, especialmente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992) y al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS, 2001).

Asimismo, la pertenencia de España al ámbito comunitario europeo conlleva mayores

exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina.

Título VII. De la limitación de la responsabilidad. Artículos 392 a 405.

El título VII, que se ocupa de la **limitación de la responsabilidad**, simplifica los regímenes anteriores –internos e internacionales – bastante más confusos. Y lo hace a partir del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (CMLR/LLMC), enmendado por el Protocolo de 1996, cuyo régimen se completa en este título. El llamado sistema de baremo o tarifa, que ahora se sigue, no presenta mayores dificultades de aplicación y ofrece superior seguridad jurídica.

Título VIII. Del contrato de seguro marítimo. Artículos 406 a 467.

En el tratamiento del **seguro marítimo**, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica.

Por otro lado, la validez del seguro múltiple no depende de que venga concertado por un mismo tomador y en relación al coaseguro la ley establece de forma clara la plena legitimación procesal del abridor de la póliza para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores.

Los riesgos asegurados se delimitan por vía de pacto. Salvo acuerdo en contrario no cubren los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa grave del asegurado (el dolo nunca queda cubierto).

Al tomador corresponde el deber de declaración exacta, mientras que al asegurador compete indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que la ley permite realizar.

La ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar..

Título IX. Especialidades procesales. Artículos 468 a 500.

Sobre la base de las normas de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, el título IX de la ley trata de las «**especialidades procesales**».

El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar abusos.

El capítulo II contiene el régimen del embargo preventivo de buques, que remite al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, cuyas normas viene a completar.

En el capítulo III se regula, a partir del régimen del Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, la venta forzosa del buque, sea judicial o administrativa, articulándose como una especie de «purga» respecto de todos los gravámenes que sobre el mismo pudieran pesar.

En el capítulo IV se regula el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos, materia novedosa en nuestro ordenamiento jurídico.

Título X. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo.

La actualización del régimen general aplicable al tráfico marítimo también permite que en el título X se pongan al día los **expedientes de jurisdicción voluntaria**, eliminando aquellos que habían perdido su razón de ser.

La protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados son los únicos que se mantienen.

Como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Su tramitación y resolución se atribuye a los notarios y pasan a denominarse certificación pública de expedientes de Derecho marítimo.

Las **disposiciones finales** vienen, por último, a atender las necesidades de armonización con otras normas de la nueva Ley de Navegación Marítima, como ocurre con cuestiones de consumo, contratación electrónica, buques de guerra o la protección de los buques históricos como parte del patrimonio cultural de España. A tal fin resultan también modificados la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil y el 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. E, incluso, de cara al futuro se prevén las modificaciones que pueda requerir la entrada en vigor de las Reglas de Róterdam o se atienden otras cuestiones específicas para mejor aplicación de la nueva regulación que entrará en vigor a los dos meses de su publicación este 25 de julio del 2014.

Para cualquier consulta o aclaración no duden en ponerse en contacto con PEREZHOLANDA.
