Comentarios sobre la nueva Ley de Navegación Maritima

Jesus Barbadillo, Maria Cózar y Markus Gómez
Industria de Transporte y Marítimo
Garrigues

Tras 14 años de estudios y 3 Proyectos de Ley que ni siquiera llegaron a iniciar su tramitación parlamentaria, se aprobó por fin la Ley 14/2014, de 24 de julio de 2014, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), la cual entró ya en vigor el pasado 25 de septiembre (2 meses después de su publicación en el BOE).

Además de actualizar, modernizar y codificar gran parte del Derecho Marítimo, la LNM regula de forma exhaustiva las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima para superar las contradicciones existentes entre los convenios internacionales vigentes en España y la normativa española, intentando terminar con la dualidad de regímenes jurídicos hasta ahora aplicables a los supuestos nacionales e internacionales en algunas materias concretas (transporte marítimo, abordaje, salvamento, etc.). También se establece expresamente que la LNM se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la UE que regulen la misma materia.

La LNM deroga expresamente, entre otras normas, el Libro III y otros artículos del vigente Código de Comercio (CCo), la Ley de Hipoteca Naval de 1893 (LHN), la Ley de 1949 de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (LTM) y la Ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas (LAS), excepto las disposiciones de su título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias.

El presente artículo pretende señalar a continuación, y sin ánimo de exhaustividad, algunas de las principales novedades introducidas por la LNM.

1. Propietario, armador y naviero

La LNM intenta superar las dudas y contradicciones jurídicas existentes hasta ahora y, entrando en un viejo debate doctrinal, distingue entre propietario, armador y naviero de un buque en el sentido de que son conceptos que pueden coincidir en una misma persona o entidad, si bien no tienen necesariamente por qué hacerlo.

Así, la LNM define al armador como quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad, mientras que el naviero es la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales. Sin duda, la derogación expresa de los artículos 586 del CCo y 3 de la LTM que, como es sabido, equiparaban las figuras de naviero y consignatario, debe allanar el camino y facilitar la comprensión y desarrollo de los conceptos vistos de propietario, armador y naviero.

El armador que dedique el buque a la navegación con fines empresariales deberá inscribirse en el Registro Mercantil. El armador no propietario podrá inscribir dicha condición en el Registro de Bienes Muebles. Además, el propietario estará facultado para solicitar la inscripción del armador no propietario. Se establece también una presunción de armador de forma que, a falta de inscripción en otro sentido y salvo prueba en contrario, se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

2. El capitán del buque

Se define al capitán como la persona que ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo a la autoridad pública.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DNV·GL

Al hilo de la consolidada jurisprudencia existente que conceptúa al capitán como alta dirección, se establece que, dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral. Además se establece que los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

3. Contrato de gestión naval

Se regula, por primera vez y de forma explícita, el llamado contrato de gestión naval, si bien de una forma sólo parcial y eminentemente dispositiva. Por el citado contrato, una parte (gestor naval) se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y en nombre del armador, todos o alguno de los aspectos implicados en la explotación del buque, tales como, entre otros, la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque.

En la citada figura de gestión naval tienen perfecta cabida las llamadas agencias de manning (también conocidas como agencias de embarque o empresas gestionarias de buques) y/o management de los buques que, pese a existir desde hace décadas y regularse en formularios como los emitidos por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), no estaban expresamente reguladas más allá de determinadas excepciones que se limitaban a reconocer su existencia a determinados efectos fiscales y laborales, aunque se prevé el dictado de una normativa laboral específica para este tipo de agencias.

De izquierda a derecha Markus Gómez, María Cózar y Jesus Barbadillo, Industria de Transporte y Marítimo de Garrigues

Se establece que las relaciones entre el armador y su gestor se regirán por lo establecido en el contrato de gestión y, en su defecto, por la normas de la agencia o comisión mercantil según se trate o no de una relación duradera. En sus relaciones con terceros, el gestor deberá manifestar su condición de mandatario del armador y, si no lo hiciera, será solidariamente responsable con el armador de las obligaciones asumidas por cuenta de éste. Por su parte, el gestor responderá solidariamente con el armador de los daños y perjuicios que se causen extracontractualmente a terceros como consecuencia de los actos de aquel o de los de sus dependientes, sin perjuicio del derecho de uno y otro a limitar la responsabilidad en los términos establecidos en el Título VII de la LNM, que básicamente se remite al Convenio sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones de Derecho Marítimo de Londres de 1976 (incluyendo el Protocolo de 1996).

4. El consignatario de buque

La LNM vuelve a establecer otra vez de forma clara y taxativa que el consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Ahora bien, se matiza que sí será responsable frente al armador o naviero por los daños causados por culpa propia. Por último, la LNM establece que el consignatario tendrá la obligación de recibir las reclamaciones y protestas que reciba por las mercancías, debiendo comunicar todo ello al armador o al naviero.

Entendemos que la LNM pretende superar la reciente jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo que, obviando las reformas legislativas anteriormente habidas por entenderlas sólo aplicables a efectos administrativos, estableció una equiparación legal y directa naviero-consignatario (basada en los artículos 586 del Código de Comercio y 3 de la Ley de Transporte Marítimo de 1949, que la LNM acaba de derogar) a los efectos de las mercancías transportadas por mar, haciendo responsable del transporte marítimo (por pérdida, daño o retraso en la entrega) al consignatario, aun cuando éste no contratara en nombre propio el citado transporte, ni lo ejecutara, ni interviniera para nada en mismo.

Por otra parte, la LNM matiza expresamente que el consignatario responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero o fletador si firma los conocimientos de embarque sin hacer constar que actúa por cuenta de ellos. Del mismo modo, se clarifica que el consignatario responderá como lo haría el transitario o el operador portuario (de manipulación de

DNV·GL

mercancías) cuando actuara como tal y no como consignatario en sí.

5. El contrato de practicaje

La LNM matiza y concreta el régimen de responsabilidad del práctico hasta ahora previsto básicamente en el Reglamento General de Practicaje (aprobado por el RD 393/1996) y, en síntesis, configura el contrato de practicaje como un contrato de deberes recíprocos (entre práctico y capitán) en virtud del cual el práctico se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes, debiendo capitán y práctico colaborar en todo momento tanto en la planificación como en la ejecución de la maniobra.

La LNM asume la doctrina jurisprudencial existente en materia de responsabilidad y, matizando lo ya previsto en el Reglamento General de Practicaje, atribuye al capitán la superior autoridad en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección náutica del buque, pero consagra la responsabilidad del práctico de los daños causados imputables exclusivamente al mismo, como sucede con la inexactitud o la omisión del asesoramiento necesario o la falta de apoyo técnico debido. Dada la frecuente confluencia de culpas, el armador queda sujeto a soportar los daños propios y viene obligado a resarcir los ajenos, aclarando la ley que todos los sujetos imputables (armador, capitán y práctico) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas.

Finalmente, la LNM prevé expresamente la aplicación las reglas de limitación de responsabilidad civil de armadores y prácticos, que en el caso de los prácticos viene limitada a la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros, en virtud de lo dispuesto en el vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011 (en adelante, TRLPEMM).

6. Las sociedades de clasificación

La LNM establece que las sociedades de clasificación (SSCC) responderán contractualmente (frente al naviero y al astillero, por ejemplo) de los daños y perjuicios que sean consecuencia de la falta de diligencia en la inspección del buque y en la emisión del certificado. Del mismo modo, se establece que la responsabilidad de las SSCC frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.

Por último, y tras la supresión definitiva del artículo 101.3 (en su redacción inicial) sobre la responsabilidad de las SSCC frente a la Administración cuando actúan por delegación de ésta en virtud de una autorización administrativa, la citada responsabilidad seguirá siendo, como hasta hora, ilimitada. Además, será ilimitada tanto para los casos de dolo o negligencia grave, como para los casos de simple negligencia, al no haberse limitado legalmente la responsabilidad en los términos previstos en la normativa comunitaria al respecto, lo cual nos aleja de lo generalmente observable en los países de nuestro entorno. Ello implica que la Administración podrá repetir la indemnización pagada (en su caso) frente a las SSCC cuando la Administración sea declarada responsable, en vía judicial o arbitral, y haya indemnizado a terceros como consecuencia de daños personales o materiales causados a éstos por la sociedad de clasificación en el ejercicio de las comentadas funciones estatutarias autorizadas.

Se termina con la dualidad de regímenes jurídicos existente hasta ahora en materia de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros de forma que las normas aplicables al respecto serán las mismas con independencia de que sean nacionales (cabotaje) o internacionales.

7. Transporte marítimo

Se termina con la dualidad de regímenes jurídicos existente hasta ahora en materia de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros de forma que las normas aplicables al respecto serán las mismas con independencia de que los citados transportes sean nacionales (cabotaje) o internacionales.

En materia de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (proyectado para las líneas regulares), se mantiene básicamente el mismo régimen de Derecho necesario e inderogable para las partes hasta ahora vigente (el de las Reglas de La Haya-Visby), si bien con algunos cambios (se considera indemnizable el retraso y se establecen reglas objetivas para su cuantificación y limitación, etc.) para actualizar las citadas Reglas y adaptarlas parcialmente a las futuras Reglas de Rotterdam. La principal novedad será que el citado régimen se aplicará no sólo al transporte marítimo internacional como hasta ahora, sino también al transporte nacional, que ya no se regirá por el CCo cuya regulación se deroga expresamente. Además, la derogación expresa de la LTM, que introdujo las Reglas de La Haya-Visby en España, facilitará la aplicación de la nueva regulación al desaparecer las contradicciones hasta ahora existentes entre las Reglas de La Haya-Visby y la LTM.

En relación al transporte marítimo de mercancías en régimen de fletamento (proyectado para las líneas no regulares o tráficos tramp), será, como hasta ahora, la voluntad de las partes la que prime (a través de las pólizas de fletamento que se pacten), pudiendo ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que, en su caso, se estipulen.

En materia de transporte marítimo de pasajeros y sus equipajes, se mantiene básicamente el mismo régimen imperativo hasta ahora vigente (el del Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de Atenas de 1974 con sus Protocolos), si bien con la

DNV·GL

importante novedad de que el mismo no sólo se le aplica, como hasta ahora, al transporte internacional, sino también al nacional, que ya no se regirá básicamente como hasta ahora por el CCo (cuya regulación se deroga expresamente).

8. Abordaje

Se termina igualmente con la dualidad de regímenes jurídicos existente hasta ahora en materia de abordajes, pues, a partir de ahora, todos se regirán por el Convenio de Bruselas de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordajes, los demás convenios existentes en la materia en los que España sea parte y la regulación al respecto de la propia LNM. Ello implica que la citada regulación se le aplicará no sólo a los abordajes habidos entre buques de nacionalidad diversa si ambas son signatarias del citado Convenio de Bruselas (como hasta ahora), sino también a los abordajes entre buques de pabellón español a los que, hasta ahora, se les aplicaba el CCo, cuya regulación ahora se deroga expresamente.

Lo anterior no es en absoluto baladí, sobre todo para los casos de abordaje por culpa común (la inmensa mayoría), pues mientras el Convenio establece un criterio de atribución de responsabilidad subjetivo y proporcional al grado de culpa en que haya incurrido cada buque, el CCo establecía un criterio objetivo por el que se hacía recaer los daños sobre ambos navieros con independencia del grado de culpa de cada uno.

Por último, y dadas las dudas interpretativas manifestadas por la jurisprudencia, se establece la aplicabilidad del citado Convenio de Bruselas de 1910, de los demás convenios existentes en materia de abordajes en los que España sea parte y la regulación de la LNM al respecto a los procesos penales o administrativos en que se exija una responsabilidad patrimonial como subsidiaria de la penal o disciplinaria, pues la regulación material de estos asuntos no puede variar por el simple hecho de que la responsabilidad sea exigida por uno u otro cauce.

En materia de seguro de responsabilidad civil, la mayor novedad es la consagración de la acción directa del tercero perjudicado contra la aseguradora (P&I Clubs) en cualquier tipo de seguro de esta clase

9. Salvamento marítimo

Desde el punto de vista sustantivo y, al derogarse expresamente la LAS (salvo su Título II sobre jurisdicción y procedimiento que continúa en vigor como norma adjetiva y en calidad de reglamento y no de ley), se articula un concepto omnicomprensivo y único de salvamento marítimo. A partir de ahora, el salvamento se regirá únicamente por el Convenio sobre Salvamento Marítimo de Londres de 1989, por los Protocolos que lo modifiquen y por la regulación al respecto de la LNM.

Como novedad, se habilita al capitán y el armador del buque para celebrar contratos de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentran a bordo. También se establece el reconocimiento de un derecho de retención del salvador sobre el buque o bienes salvados mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclama, sin perjuicio de un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados. Por último, se regula también la intervención de la Administración Marítima en las operaciones de salvamento al objeto de asegurar la protección del medio ambiente.

La jurisdicción civil conocerá de las correspondientes reclamaciones en materia de salvamento, salvo que las partes acuerden someterse a un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos especializados de la Armada, o salvo pacto de sumisión a otro tipo de arbitrajes (como suele ser habitual en el caso de usar los formularios de contratos Lloyds Open Form), o cuando la intervención de tales órganos se haga necesaria por tratarse de salvamento de bienes abandonados en la mar y de propiedad desconocida. Los órganos especializados de la Armada serán los Consejos de Arbitrajes Marítimos y los Auditores de Arbitrajes Marítimos, pero mientras se constituyen, seguirán desempeñando sus funciones el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes previstos en la LAS.

10. Seguro Marítimo

La LNM adapta la normativa al respecto del CCo a los modelos de pólizas de tipo anglosajón habituales del sector y regula, como mayor novedad, el seguro de responsabilidad civil. Las normas de la LNM, que son de carácter preeminentemente dispositivo, regulan todos los intereses asegurables, entre otros, los seguros sobre el buque, el flete, la carga o la responsabilidad civil, además de una serie de seguros obligatorios como el seguro de responsabilidad por muerte y lesiones corporales de los pasajeros u otros seguros obligatorios (de los bunkers, o de la responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos, etc.). Se exceptúan los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo, que se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, ley que, no obstante, se aclara que será de aplicación subsidiaria al resto de contratos de seguro marítimo.

En materia de seguro de responsabilidad civil, la mayor novedad es la consagración de la acción directa del tercero perjudicado contra la aseguradora (P&I Clubs) en cualquier tipo de seguro de esta clase (más allá de los supuestos de seguro obligatorio en los que la normativa internacional y de la UE ya imponían la acción directa del perjudicado como, por ejemplo, en los supuestos de contaminación por hidrocarburos), siendo además inválido cualquier pacto contractual en contra de dicha acción directa, todo lo cual nos aleja de lo generalmente observable en los países de nuestro entorno. En todo caso, la LNM prevé que el asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia del contrato, y que podrá oponer al perjudicado las mismas

DNV·GL

excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase, de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

11. Especialidades procesales: jurisdicción, embargo preventivo de buques y procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos

La LNM agrupa las especialidades procesales en el ámbito del transporte marítimo, estableciendo, entre otras materias, los criterios de atribución de competencia judicial internacional para las controversias que surjan de los contratos marítimos. Así, en cuanto a las cláusulas de sumisión contenidas en los documentos de transporte marítimo, la LNM condiciona su validez a que hayan sido negociadas individual y separadamente, no siendo la mera inserción de una cláusula en el condicionado impreso de un contrato, por sí sola, prueba de su validez y del consentimiento de las partes.

En cuanto al procedimiento de embargo preventivo de buques, se establece, tanto para buques nacionales como extranjeros, la aplicación primaria del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques de 1999, seguido por lo dispuesto en la propia LNM y, supletoriamente, lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil (en adelante, LEC). Como particularidad, destaca la distinción de créditos embargables en función de la nacionalidad del buque que realiza la LNM, que se aparta del criterio de los convenios internacionales en este punto. Otra novedad es la posibilidad de notificar la demanda y el auto de embargo al consignatario (además de al capitán).

También resulta novedoso que se cuantifique la garantía exigida al embargante del buque en al menos un 15% del importe del crédito marítimo alegado, lo cual es especialmente llamativo ya que algunos países de la UE no exigen garantía alguna al embargante. Por lo demás, y a diferencia de la mayoría de los países de nuestro entorno, se sigue sin admitir las cartas de garantía de los P&I Clubs para levantar los embargos. Por último, entendemos que se permite solicitar el embargo de un buque sin necesidad de esperar a que el mismo se encuentre en aguas portuarias, pues se prevé (entre otras alternativas) que el embargo se pueda solicitar ante el órgano judicial del puerto o lugar al que se espera que el buque arribe.

Por otra parte, y, como novedad, se regula un procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos. Destaca al respecto la obligatoriedad de iniciar el trámite de constitución del fondo de limitación en el plazo de diez días desde la invocación de derecho a limitar la responsabilidad por créditos marítimos. Se realizará ante el Juez de lo Mercantil que esté conociendo de cualquier reclamación limitable que haya sido presentada contra el titular del derecho a limitar. Sin embargo, entendemos que se ha perdido la oportunidad de clarificar si existe la posibilidad de constituir el fondo de forma previa al inicio de acciones civiles contra el titular del derecho a limitar. Parece que sólo se contempla tal supuesto para cuando la limitación sea invocada en otros procedimientos de otros órdenes jurisdiccionales o en vía administrativa. Se ha regulado un procedimiento que incluye el contenido de la solicitud, la admisión de la misma, la formación de piezas y reparto, el nombramiento de comisario-liquidador, etc.

Como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque

12. Nuevos plazos de prescripción para el ejercicio de acciones

La LNM establece algunos plazos nuevos para el válido ejercicio de las acciones derivadas de los contratos y situaciones relacionadas con la navegación marítima. Destaca la reducción significativa del plazo de prescripción para el ejercicio de acciones nacidas del incumplimiento del contrato de construcción naval (tanto si se trata de un incumplimiento del constructor como si se trata de la falta de pago del precio por el armador), que prescribirán a los tres años desde la fecha prevista en el contrato o, en su defecto, desde que se produjo la entrega, a diferencia del plazo de prescripción anteriormente aplicado por el Tribunal Supremo de 15 años (propio de las acciones personales del Código Civil) desde el pago del precio del buque o desde que se conociere la voluntad de resolver el contrato. Igualmente, en el ámbito de seguro marítimo, los derechos derivados del contrato de seguro prescriben en el plazo de dos años a partir del momento en que pudieron ejercitarse, a diferencia del anterior plazo de tres años desde el término del contrato o desde la fecha del siniestro previsto en el extinto artículo 954 del CCo.

13. Expedientes de jurisdicción voluntaria

Se actualizan los expedientes de jurisdicción voluntaria, eliminando aquellos que habían perdido su razón de ser, como la autorización para la descarga del buque o el procedimiento de la apertura de escotillas. Sin embargo, sí se mantienen expedientes como la protesta de mar, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo, dotándose de competencia a los notarios para la conocer de este tipo de expedientes.

Como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque, en el que el tenedor desposeído del mismo puede acudir ante el notario competente, requiriéndole para que inste al porteador a que no se entreguen las mercancías a tercera persona para que el título sea amortizado y que se le reconozca la titularidad del conocimiento de embarque desaparecido.

DNV·GL