

La Ley de Navegación Marítima, Ley 14/2014, una regulación definitiva para el mundo marítimo

RAMÓN ROMERO

Willis

El objetivo de este artículo es dar a conocer el cambio legislativo más relevante en el área del transporte y del seguro marítimo de los últimos años. Este cambio ha sido comentado extensamente en foros legales y aseguradores, ya que la trascendencia de la ley y sus cambios es importantísima. Sin embargo, no creo que el público en general u otros sectores profesionales sean conscientes del cambio legislativo que se ha operado en este terreno.

En corto, hemos pasado de una regulación fragmentaria, cuyas raíces se encontraban en el anciano Código de Comercio de 1885, a un texto unificado inspirado por los avances del Derecho marítimo internacional y adaptado a la realidad del transporte marítimo del siglo XXI. Y esto es solo el principio, ya que la labor continuará con el futuro “Código de la Navegación Marítima”, solo confiamos que no haya que esperar 130 años.

LOS ORÍGENES DE LA LEY

Los orígenes de la LNM no son sencillos, nace en noviembre de 2004 como Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, en julio de 2006 se convierte en Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima y en diciembre de 2008 se eleva a Cortes como Proyecto de Ley General de Navegación Marítima sin que se llegue a tramitar.

Habrà que esperar, sin embargo, hasta noviembre del 2012 cuando se retoma en el Consejo de Ministros como Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima. Esta vez es la definitiva y en noviembre de 2013 se presenta al Congreso como Proyecto de Ley aprobándose por la Comisión de Justicia primero, el senado después y finalmente por el Pleno, el 8 de julio 2014, como Ley de Navegación Marítima, sin cambios sustanciales sobre el proyecto mencionado. El texto de la LNM publicado en el BOE del día siguiente y la ley entró en vigor el 25 de septiembre de 2014,

La participación y consenso de todos los sectores marítimos es la característica más importante del proceso mencionado, generando por ello un grado de aceptación notablemente amplio en el sector.

El concurso, la colaboración y revisión activa del sector fue clave en la recuperación del proyecto de ley del 2008 y su conversión en la actual ley. Se destaca la intervención de asociaciones de navieros, astilleros, estibadores, consignatarios, terminales, remolcadores, yates y empresas

náuticas en general. Así como aseguradoras, despachos de abogados y corredores de seguros.

OBJETO DE LA LEY

El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima, además de actualizar y codificar la normativa, coordinando la misma con el Derecho Marítimo Internacional.

Es la más importante normativa marítima. Crea un régimen sobre el tráfico marítimo, moderno y homologable internacionalmente y no es una mera construcción ideal sino que está íntimamente relacionada con la práctica marítima.

En suma, es una reforma amplia del Derecho marítimo que regula nuevas materias, sistematiza lo existente y supera las contradicciones existentes, derivadas de la dualidad de regímenes jurídicos que caracterizaba a nuestro ordenamiento que tenía normas aplicables a los supuestos nacionales (Código de Comercio y otras leyes nacionales) frente a las aplicables a los supuestos internacionales, los convenios internacionales ratificados por España.

Con todo, y pese a la enorme tarea la LNM no supone una revolución jurídica, ya que España había ratificado la mayoría de dichos convenios y por lo tanto los mismos ya se utilizaban, al menos en los supuestos internacionales.

La LNM se plantea cuatro **objetivos básicos**:

- a) **Homogeneidad con el Derecho Marítimo Internacional** de los países marítimos de la UE y OCDE. El tráfico marítimo se caracteriza por su transnacionalidad y que requiere, por tanto estándares comunes.
- b) **Seguridad jurídica**, que redunde en una **interpretación clara** por los tribunales, asegurando un encaje con las normas nacionales, europeas e internacionales vigentes, de Derecho Público y Privado.
- c) **Adaptación a la realidad práctica actual del transporte marítimo** que tenga en cuenta sus consecuencias económicas y de todo tipo.
- d) **Expresa determinación del responsable de cualquier hecho que tuviera lugar en el medio marino, basado en la figura del armador, responsable de los actos u omisiones del capitán** y de las demás personas que haya contratado.

ESTRUCTURA

La Ley se compone de 10 títulos, así como uno preliminar (disposiciones generales) y una serie de disposiciones finales.

- Título I, regulación básica y sistemática de la policía de la navegación.
- Título II, que regula el estatuto jurídico del buque.
- Título III, régimen de los sujetos de la navegación.
- Título IV, sobre contratos de utilización del buque.
- Título V, relativo a los contratos auxiliares de la navegación.
- Título VI, que define los accidentes de la navegación.
- Título VII, en relación con la limitación de la responsabilidad
- Título VIII, sobre el contrato de seguro marítimo.
- Título IX, que establece sus especialidades procesales.
- Título X, sobre certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo.

PRINCIPALES NOVEDADES DE LA LEY

Las principales novedades de la ley pueden sintetizarse como sigue:

1. Se diferencia los diversos **“vehículos de la navegación”** distinguiendo entre: buques, embarcaciones y artefactos navales, superando el **concepto clásico, uniforme de buque** y además se añade, diferenciándola, la categoría de **plataformas fijas**.
2. Se regula por primera vez los **contratos de construcción naval y de compraventa de buques** en su título II.
3. Se aclaran, en el Título III las definiciones legales de los sujetos que organizan la actividad de la navegación, **el armador y del naviero**. Adicionalmente se incluye una nueva regulación de su **publicidad y responsabilidad**, basada en las reglas de Hauge - Visby, así como del **condominio naval**.
4. Regulación sistemática de los **contratos de utilización del buque** destacando:
 - a) Unificación legal del **fletamento como contrato de transporte marítimo de mercancías**, con sub-modalidades de fletamento por viaje, por tiempo, contrato de volumen, y contrato de transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque.
 - b) Nueva regulación de los **contratos de arrendamiento, de arrendamiento náutico, de pasaje y de remolque**, en sus diversas modalidades (Título IV).



5. **Los contratos auxiliares de la navegación** se regulan por primera vez en nuestro Derecho, integrándolos el contrato de gestión naval; contrato de consignación de buques; contrato de practica; y contrato de manipulación portuaria (Título V). En el caso de los **consignatarios**, y frente a nuestra polémica jurisprudencia reciente, el legislador se ha puesto del lado de la doctrina mayoritaria, que cree que **no se puede hacer al consignatario responsable de las pérdidas o daños sufridos por la carga durante el transporte**. El consignatario solo será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia. Se pone fin así a una injusticia grave que ocasiono perjuicios importantes a consignatarios y sus aseguradores, equiparando al naviero con el consignatario para hacer a este responsable del transporte marítimo aun cuando este no contratara en nombre propio el citado transporte, ni lo ejecutara, ni interviniera para nada en el mismo. En el caso del **contrato de manipulación portuaria** se regula por primera vez esta figura con una serie de notas fundamentales:
- a) Se establece que el operador portuario podrá retener las mercancías en su poder mientras no se le abone el precio debido por sus servicios.
 - b) Se regula un régimen de responsabilidad del operador por pérdidas, daño, retraso en la entrega de las mercancías manipuladas mínimo, imperativo e inderogable (y por tanto que no podrá ser modificado contractualmente en perjuicio del contratante del servicio) y limitado.
 - c) La limitación objetiva de la responsabilidad frente al daño/pérdida de mercancía basada una indemnización limitada a 2 DEG (Derechos especiales de Giro, aproximadamente 2,5 €) por kilo o dos veces y media la remuneración por sus servicios en caso de responsabilidad por retraso.
 - d) Se fija el periodo de prescripción de la acción en dos años.
6. Además de los clásicos accidentes de abordaje, avería gruesa y salvamento, **se regula la responsabilidad civil por contaminación y el régimen de los bienes naufragados o hundidos**, de conformidad con los Convenios internacionales vigentes en España. El viejo **“hallazgo” desaparece** y se sustituye por un **procedimiento especial para el salvamento de bienes desposeídos y de propiedad desconocida** (Título VI)
7. Se establece por primera vez la **limitación global de responsabilidad por créditos marítimos**, siguiendo fielmente las normas uniformes sobre la materia y subordinando el derecho a limitar a la constitución del correspondiente fondo de limitación (Título VII)
8. **Regulación más moderna del contrato de seguro marítimo**, (Título VIII) quizá una de las mas espera-

das incluyendo normas especiales para el seguro de buques, el de las mercancías y el de responsabilidad civil.

Se adapta la normativa clásica el Código de Comercio a los modelos de pólizas de tipo anglosajón habituales en el sector, con normas de carácter dispositivo y declara que la ley del Contrato de seguro será de aplicación subsidiaria.

La participación y consenso de todos los sectores marítimos es la característica más importante del proceso de elaboración de la LNM, generando por ello un grado de aceptación notablemente amplio en el sector

En materia de responsabilidad civil, la mayor novedad es la consagración de **la acción directa del perjudicado frente al asegurador de la responsabilidad civil, los clubs de P&I (Protección e Indemnización)** en cualquier tipo de seguro de este tipo, mas allá de los supuestos de seguro obligatorio donde la normativa internacional y de la UE imponían una acción directa del perjudicado. Contaminación de hidrocarburos) siendo inválido cualquier pacto en contrario de dicha acción directa.

Los derechos derivados del contrato de seguro prescriben en un plazo de 2 años, a partir del momento en que puedan ejecutarse, a diferencia del plazo de 3 años antes aplicable.

9. Se recoge también un nuevo conjunto de **especialidades procesales** en los procedimientos de Derecho Marítimo (embargo preventivo; venta forzosa de buques; procedimiento para limitar la responsabilidad) (Título IX)
- Se establece el derecho de retención de las mercancías: para pago de flete, para pago de gastos de la terminal portuaria, contribución a la avería gruesa.
10. Determinados procedimientos, antes de jurisdicción voluntaria, se desjudicializan pasando a ser de **competencia notarial**, mediante procedimientos de **certificación pública**: protesta de mar; liquidación de avería gruesa; depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo; expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque; enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados (Título X)
11. La propia ley es plenamente consciente que la codificación aun no es completa y en la disp. Final 9ª se indica la previsión de promulgar el Código de la Navegación Marítima en un plazo de 3 años.

Quizá no sean tres años, pero se ha dado un paso de gigante y por ello soy optimista de que esta vez no habría que esperar otros 130 años.