

**LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN**

De conformidad con art. 106 de la LNM, las sociedades de clasificación *“responderán contractualmente de los daños y perjuicios que causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquellas en la inspección del buque y en la emisión del certificado”*.

La responsabilidad frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.

**EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL**

La LNM contempla el contrato de construcción naval en sus artículos 108 al 116, que deberá siempre constar por escrito.

La propiedad del buque en construcción es del constructor hasta el momento de su entrega al comitente, salvo que las partes acuerden diferirla a un momento posterior.

En caso de discrepancia entre el contrato y las especificaciones, prevalece aquel sobre estas, y estas sobre los planos.

La LNM establece la indemnización de perjuicios por retrasos de más de 30 días, y el derecho a resolver el contrato si el retraso va más allá de 180 días y la demora fuese irrazonable.

**LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y OTROS DERECHOS DE GARANTÍA SOBRE EL BUQUE**

Los privilegios marítimos se rigen por lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hechos en Ginebra el 6 de mayo de 1993 (art. 122).

Los privilegios marítimos gravan al buque sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos.

La hipoteca naval goza de preferencia desde el momento de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles.

Para que los créditos refaccionarios puedan hacerse valer frente a terceros, han de figurar inscritos o anotados en el Registro de Bienes Muebles.

Los titulares de los créditos derivados de la construcción, reparación o reconstrucción de un buque, tienen el derecho de retención ya concedido para esta clase de créditos por el Derecho común.

### **PROPIETARIO, ARMADOR Y NAVIERO**

La nueva LNM, dedica un título completo, concretamente el Título III, al régimen de los sujetos de la navegación, figuras de gran importancia para nuestro sector, y que en esta nueva ley están constituidos por el armador y el naviero, contemplándose junto a estas figuras las del condominio naval y la dotación, con especial atención a la figura del capitán.

Ahora bien, en lo que respecta a las figuras principales, que siempre han sido objeto de debate, como principales novedades destacan (i) el desplazamiento a un plano secundario la figura del propietario del buque respecto a la del armador, y que permite distinguir entre la simple cotitularidad del buque y el verdadero condominio naval y (ii) la clara separación entre armador, definido en el 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*" (artículo 145.1) y naviero, definido como "*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*" (artículo 145.2).

Por ello, el legislador asocia la posesión del buque al armador, mientras que al naviero le asocia la explotación del mismo, aunque si el naviero ostenta la posesión del buque, será también armador. Asimismo, se establece una presunción "iuris tantum" al considerar como armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles (artículo 148).

Por último, el Capítulo II del Título III trata el condominio naval y lo define como "*la copropiedad de un buque o embarcación cuando tenga como finalidad su explotación mercantil*" (artículo 150). Observamos que la distinción con la simple copropiedad sobre el buque deviene de ese carácter de *explotación mercantil* en común bajo un régimen de mayoría, estando protagonizado por verdaderos armadores y navieros, que pueden no ser los propietarios, y que viene a regularse en los artículos 151 a 155, destacándose que (i) sólo requiere *aprobación por mayoría simple* para llevar a cualquier acto, (ii) cada uno de los condóminos tendrán la condición de armador, (iii) los condóminos *minoristas* tendrán derecho a exigir que la *venta* se realice en pública subasta si no hubieren participado o se hubieran opuesto a la venta o a *separarse* (mediante transmisión de su cuota a otro/s condómino/s) si no hubieran intervenido ni se hubieren opuesto y (iv) en caso de venta a un extraño a la comunidad, los demás copropietarios tendrán *derecho de tanteo y retracto durante nueve días*.

### EL CAPITÁN

La figura del Capitán aparece regulada en la nueva ley, en los artículos 171 a 187. El Capitán es aquél que "*ostenta el mando y la dirección del buque así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública*."

El legislador ha querido desde el principio destacar dos características de enorme trascendencia. Es el Capitán quién dirige el buque y es además autoridad pública.

El Art.184 no deja lugar a la duda y bajo el título: "*Primacía del criterio profesional*", señala: "*Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga, pondrán impedimentos o restricciones al Capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su criterio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino*".

La legislación española se alinea así con la doctrina que distingue claramente las decisiones que afectan a la explotación económica del buque y la dirección del buque en términos de navegación, estableciendo una clara primacía de la última sobre las primeras.

En cuanto a su nombramiento, el Art.172 lo sitúa como responsabilidad del armador quién también ordenará su cese. Esta "*especial relación de confianza*" queda enmarcada en el cuadro de la legislación laboral general como relación ordinaria entre empleador y empleado. Parece por lo tanto que queda olvidada la consideración del Capitán como personal de alta dirección tal y como venía anteriormente regulado.

Siguiendo con esta "*especial relación*", el Art.185 señala que el Capitán ostenta la representación del armador en la toma de decisiones en relación a las necesidades ordinarias del buque. La nueva ley establece que el Capitán siempre será responsable frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas instrucciones impartidas por este.

No olvida la nueva ley, la regulación de todas las funciones registrales del Capitán en relación a nacimientos, defunciones o matrimonios, o sus obligaciones en materia de testamentos y desaparición de personas. Los dos últimos artículos regulan sus obligaciones en la comunicación de accidentes así como el levantamiento de protesta en el caso en que hubieren ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad.

## **LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DEL BUQUE**

La LNM dedica cinco capítulos a los contratos de utilización del buque, distribuidos en 126 artículos (desde el 187 al 313), donde se regula los contratos arrendamiento, de fletamento, de pasaje, remolque y chárter náutico.

La regulación de la responsabilidad del porteador por daños a las mercancías transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby. 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. Como novedad encontramos que en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque las normas son inderogables por las partes salvo que exista póliza de fletamento. Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten.

El fletamento se configura como contrato de transporte con la previsión de especialidades como el fletamento por viaje, el fletamento por tiempo y el traslado de mercancías bajo conocimiento. Queda fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos), supuestos en los que sólo serán de aplicación las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición, empleo del buque, flete y extinción anticipada).

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.

Contrato de Arrendamiento de Buque artículos 187-202. Su regulación está inspirada en los formularios más usados en la práctica marítima respetando la autonomía de la voluntad de las partes. Destacamos la obligación del arrendador de mantener el buque en estado de navegabilidad durante todo el periodo (art. 194) siendo nulo el pacto que restrinja o exonere de dicha obligación. Dicha obligación es novedosa y se aparta de la práctica civil del contrato de arrendamiento de cosa y la posibilidad de inscribirlo en el Registro de Bienes Muebles para ser oponible frente a terceros.

Contrato de fletamento. Regulado en los artículos 203-286, es la figura central que incluye el conocimiento de embarque. Está dividido en diez secciones regulando los derechos y deberes de las partes, las planchas y demoras, el conocimiento de embarque, el documento de transporte multimodal, cartas de porte marítimas, la extinción régimen de responsabilidad y prescripción. Se configura como un contrato de transporte y quedan fuera de él los de finalidad distinta al transporte (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos) artículo 210. También como novedad se regula los contratos de volumen y el transporte multimodal. En cuanto al régimen de responsabilidad el artículo 277.2 se remite a las Reglas de la Haya-Visvy.

Contrato de pasaje. Es un contrato diferente y autónomo del de fletamento regulado en trece artículos, los artículos 287 a 300. Es un contrato de transporte de personas en sentido estricto. El régimen de responsabilidad es el del Convenio de Atenas de 1974 artículo 298, hay derecho a limitar de responsabilidad y seguro obligatorio con acción directa contra el asegurador (art. 300).

Contrato de remolque. Es la primera vez que en nuestro derecho positivo se regula este contrato al que se le dedican los artículos 301 al 306, donde quedan reguladas las distintas modalidades de remolque. Se distingue el remolque maniobra del remolque transporte, siendo normas dispositivas, es decir, que admite el pacto en contrario. Se regula también el remolque de fortuna cuando no constituya salvamento sin haberse fijado previamente las condiciones.

Contrato de chárter náutico. Gran novedad y muy demandado por el sector de la náutica deportiva. Se le dedican los artículos 307 a 313. Su naturaleza jurídica es el contrato de arrendamiento con una finalidad la navegación deportiva o de recreo. Podrá ser con o sin dotación, el arrendatario dará las instrucciones al patrón, pero prevalecerá el criterio de éste por razones de seguridad o navegación, igualmente establece el régimen de entrega siendo muy favorable para el arrendatario.

## **LA REGULACION DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS Y DEL CONTRATO DE PASAJE EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

La Ley 14/2014 de 24 de julio, regula en sus artículos 203 y siguientes el contrato de transporte de mercancías.

Tras una regulación pormenorizada del contrato de transporte, detallando las obligaciones de las partes, los artículos 236, 237 y 238 LNM, afectan de forma específica la mercancía al pago del flete, y demás gastos ocasionados por su transporte pero eso sí, con un plazo: durante los quince días posteriores a su entrega.

La calificación jurídica de ese plazo de quince días no es sencilla, tal vez teniendo su encaje -tal vez- en un plazo de caducidad de un "privilegio". Esta afectación concede al porteador un derecho de retención y posterior venta ante notario de las mercancías afectas al pago del flete. La LNM hace la oportuna distinción entre la retención de mercancías que pertenecen al fletador o que sean propiedad de terceros. Esta novedad -retención y venta notarial- supone que en el futuro no será necesario acudir a los antiguos expedientes de jurisdicción voluntaria.

En cuanto al transporte en régimen de conocimiento de embarque, (artículos 246 y siguientes de la LNM) se mantiene la regulación vigente por cuanto que lo que se expone es la regulación ya contenida en las Reglas de La Haya-Visby. Con ello se unifica el régimen de responsabilidad del porteador, ya sea transporte nacional o internacional.

Destacar que el régimen legal de responsabilidad del porteador en transportes amparados por conocimientos de embarque reviste carácter de Derecho necesario, siendo inderogable por las partes (dada la escasa capacidad de negociación de los cargadores en este tipo de transporte) frente al régimen de responsabilidad del porteador en caso de pólizas de fletamento en que el régimen legal será derogable ya que se presupone una posición de igualdad en la negociación entre armadores y fletadores.

Se hace también referencia al conocimiento de embarque en soporte electrónico, dando la posibilidad de su emisión cuando cargador y porteador lo hayan acordado por escrito (artículo 262 LNM) antes de la carga de las mercancías a bordo del buque. En este sentido, también se recoge la posibilidad de emitir cartas de porte marítimo, aclarando el artículo 268 LNM que, aunque tengan la misma fuerza probatoria que los conocimientos de embarque, estas cartas de porte como cualquier otro documento no negociable, carecen de la consideración de título valor.

Una importante novedad que introducen los artículos 280 y 283 LNM es la regulación expresa, junto a la responsabilidad del porteador por pérdidas y daños a las mercancías, de la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de las mercancías, pudiendo ser esta responsabilidad, con carácter general y al igual que la responsabilidad por daños o pérdidas, limitada.

Sigue exigiendo esta LNM la formulación de protestas (artículo 258 LNM) por daños y pérdidas de mercancías, así como por el retraso en su entrega. La consecuencia legal, de la falta de protestas alejándose del Código de Comercio, será la existencia de una presunción de que las mercancías se han entregado conforme al contenido del conocimiento de embarque. En caso de peritaje o inspección conjunta de las mercancías por el receptor y el porteador, desaparece la necesidad de formular protestas”.

La LNM regula también el contrato de pasaje (artículos 287-300), concediendo también al porteador un derecho de retención y posterior venta sobre el equipaje de bodega en caso de impago del precio del pasaje. En cuanto al régimen de responsabilidad del porteador, seguros, etc., se hace remisión expresa a las normas de la UE, así como a los Convenios Internacionales vigentes en España.

## **EL CONTRATO DE REMOLQUE**

Los armadores de los buques serán solidariamente responsables ante terceros por los daños causados por el tren de remolque, salvo en la medida en que alguno de ellos pruebe que tales daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque; procediendo en todo caso el derecho de repetición en atención al grado de culpa respectiva.

En caso de remolque extraordinario, que no llegue a constituir salvamento marítimo, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada que incluye los daños y perjuicios sufridos, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación del servicio, y un precio adecuado al servicio prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación.

## **EL CONTRATO DE GESTIÓN NAVAL**

La nueva LNM recoge en su Título V la regulación de los contratos auxiliares de la navegación y, destacando como novedad, en su Capítulo I, el contrato de gestión naval, que se define como aquel contrato por el que *“una persona 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. Dichos aspectos pueden hacer referencia a la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque”* (artículo 314).

Como recoge la Exposición de Motivos de la LNM, proporciona a los propietarios, que hayan podido adquirir carácter de armador o naviero, auxilio en materia comercial,

náutica, laboral y aseguradora, permitiéndoles contratar un experto para que se ocupe de esa gestión comercial, náutica, etc.

Asimismo, las principales novedades que introduce esta ley respecto a este tipo de contrato son (i) *dotación de normativa específica*, por cuanto antes de la entrada en vigor de esta ley, este contrato se encontraba huérfano de ella, que se regulaba a través de formularios internacionales, ya que era y es una figura ampliamente conocida en el mundo marítimo. En este sentido, el legislador ha regulado el contrato de gestión naval tomando en consideración los patrones que siguen los formularios internacionales más utilizados (tales como los elaborados por la BIMCO); (ii) *regulación de sus relaciones con el armador* que se regirán por lo establecido en el contrato de gestión y, en su defecto, por las normas reguladoras del contrato de agencia o de comisión mercantil, según se trate o no de una relación duradera (artículo 317) y (iii) *regulación con terceros*, donde claramente se ha querido proteger a estos últimos en caso de contratación con un gestor naval, ya que se establece que si al contratar el gestor naval no hiciera constar su carácter de mandatario del armador, manifestando la identidad y domicilio de éste, habrá de responder solidariamente con él (artículo 316). Responsabilidad solidaria que, además, es precisamente la regla seguida en el plano de las relaciones extracontractuales (artículo 318).

## **EL CONSIGNATARIO DE BUQUES**

Como veíamos, 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 por la LNM de los artículos 586 del CCO y 3 de la LTM que, como es sabido, equiparaban las figuras de naviero y consignatario, máxime tras la relevante jurisprudencia recaída sobre el particular en materia de responsabilidad por daños a la carga transportada, debe allanar el camino y facilitar la comprensión y desarrollo de los conceptos vistos de propietario, armador y naviero y, distinguirlos asimismo, del de consignatario



La LNM pretende superar, como decíamos, la reciente jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo que 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.

La LNM viene nuevamente a establecer lo que era un sentir práctico en el sector y es 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.

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

## **EL CONTRATO DE PRACTICAJE**

Viene regulado en los artículos 325 al 328 de la LNM, que lo define como el contrato por el que *"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 del buque por aguas portuarias y adyacentes"*.

Siguiendo la línea clásica, determina que es el Capitán, sin excepción, quien tiene en todo caso la superior autoridad en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección náutica. No contempla, así, situaciones prácticas en las que la función del práctico va más allá de la de asesorar, como sucede en ocasiones en la navegación por aguas angostas, como puede ser la navegación fluvial, donde las decisiones del práctico son más que un asesoramiento por ser el verdadero conocedor de estas aguas.

Si establece la LNM la responsabilidad del práctico por los daños causados al buque o terceros imputables exclusivamente al mismo ya por inexactitud, ya por omisión en el asesoramiento necesario.

En el supuesto de culpa compartida del práctico y el Capitán, este y el armador responderá solidariamente.

La LNM contempla no sólo la limitación de responsabilidad del armador, sino también la del práctico, que es la que establece en el Real Decreto legislativo 2/2011: veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para que el práctico presta el servicio, con un tope máximo de un millón de euros.

## **EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA**

Viene regulado en los artículos 329 al 338 de la LNM que lo define como el contrato por el que *"un operador se compromete, a cambio de un precio a realizar las operaciones de manipulación de mercancías en puerto"*.

El régimen de responsabilidad de las empresas estibadoras por pérdidas, daños o retrasos en la entrega de las mercancías, que se configura como de responsabilidad por culpa presunta, no puede ser modificado contractualmente en perjuicio del contratante del servicio.

Las empresas estibadoras pueden limitar esa responsabilidad a una suma de dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto cuando hay pérdidas o daños a la mercancía y, en caso de retraso, a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración por sus servicios (art. 334).

La LNM otorga a las empresas estibadoras el derecho a retener las mercancías en su poder mientras no se les abone el precio debido a sus servicios.

## **ABORDAJES**

La LNM pone fin a la dualidad de regímenes jurídicos hasta su promulgación en materia de abordaje al establecer en su artículo 339 que el abordaje *"se regulará por el Convenio Internacional por la unificación de ciertas reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910."*

Rige pues, en los supuestos de abordaje por culpa común, la atribución de responsabilidad subjetiva y proporcional al grado de culpa en que haya incurrido cada buque establecida en el Convenio de 1910, derogándose así el criterio objetivo establecido en el Código de Comercio que hacía recaer los daños sobre ambos buques con independencia del grado de culpa de cada uno.

## **AVERÍA GRUESA**

La LNM establece que los interesados en el viaje *“podrán pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación y, a falta de precisión en otro sentido, se entienden aplicable la más reciente de las Reglas de York y Amberes”*.

La LNM prevé un procedimiento para los casos en que no haya un acuerdo de los interesados respecto de la liquidación de la avería gruesa, correspondiendo su tramitación y resolución a los notarios públicos.

## **SALVAMENTO**

La LNM establece y regula el Salvamento en los artículos 357 y siguientes, estableciendo para esta figura un concepto *omnicomprensivo*:

“Art. 358. Concepto

1. *Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima.”*

El salvamento se rige (Art. 357) por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres de abril de 1989, y por los Protocolos que vengán a modificarlo de los que España, lógicamente, sea parte, así como, por las disposiciones propias de la LNM. Queda derogada expresamente la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios marítimos, salvamentos, remolques y extracciones marítimas, con excepción de las disposiciones del Título II, referidas a *la jurisdicción y del procedimiento*, pero ahora en calidad de normas reglamentarias y no de ley.

Será la jurisdicción civil la que conocerá de las correspondientes reclamaciones por salvamento, salvo que se acuerde por las partes el sometimiento a un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos especializados de la Armada, o, cuando esa intervención de la Armada se haga necesaria por las especialidades de que se trate

(salvamentos de bienes abandonados en la mar y de propiedad desconocida), o bien, por pactos de sumisión a otros tribunales.

Como novedad, aunque sólo sea desde un punto de vista denominativo, los órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los Auditores de Arbitrajes Marítimos, si bien hasta su constitución continuarán tanto el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes desempeñando sus funciones con arreglo a lo dispuesto en la LAS.

También como mejora técnica importante, y quizás la más relevante en materia de salvamento, sea la facultad tanto del capitán como del armador para celebrar contratos de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentran a bordo.

El reconocimiento de un derecho de retención del salvador sobre el buque y bienes salvados en la medida en que no se haya constituido garantía suficiente, sin menoscabo del recurso a un posible embargo preventivo sobre los mismos, es, también, importante.

Para asegurar la protección del medio ambiente, la LNM regula la intervención de la Administración Marítima en las operaciones de salvamento.

## **BIENES NAUFRAGADOS O HUNDIDOS**

La LNM establece y regula las operaciones dirigidas a la recuperación de buques naufragados y otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación, si bien, esta regulación no es de aplicación al patrimonio cultural subacuático situado en la zona contigua española, en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, que se regirá por la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001 y demás tratados en lo que España sea parte, así como en la legislación específica.

De acuerdo con la LNM, los buques y embarcaciones de estado naufragados o hundidos, sus restos, equipos y carga, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inalienables y gozan de inmunidad de jurisdicción.

## **RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN**

Se reitera (innecesariamente) la preferente aplicación de los convenios internacionales en la materia, vigentes en España (en la actualidad, el Convenio CLC/92, el Convenio FUND/PROT/03 y el Convenio BUNKERS/01), y se regula en la LNM la responsabilidad civil

nacida de daños por contaminación desde buques en los supuestos no cubiertos por el ámbito de aplicación de los citados convenios.

Esta responsabilidad, como no podía ser de otro modo, es cuasi objetiva y limitada, estableciéndose igualmente por la LNM el aseguramiento obligatorio y la acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada.

La LNM se aparta en una cosa del régimen del Convenio CLC/92 cuando canaliza la responsabilidad establecida en la misma el *"armador o titular del uso o explotación del artefacto naval en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación (art. 385)"*.

Los principios medioambientales del tratado de la Unión Europea, incluido el principio *"quien contamina paga"*, están presentes en la regulación de la responsabilidad civil por contaminación en la LNM.

## **EL SEGURO MARITIMO**

El contrato de seguro marítimo, cuyas novedades más destacables las encontramos en el ámbito del seguro de responsabilidad civil, viene recogido en los artículos 406 a 467 de la LNM.

El legislador ha regulado el seguro marítimo tomando como modelo las modernas pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, que viene siendo desde tiempo atrás los modelos habituales de uso en el ámbito del seguro marítimo, para adaptarlos a los conceptos de nuestro ordenamiento jurídico, modernizando así una normativa que había quedado desfasada y anticuada.

Las normas de la LNM para el seguro marítimo, de carácter dispositivo, tienen como ámbito de aplicación *"los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima"*, quedando dichos riesgos delimitados por la vía del pacto (quedan excluidos los riesgos extraordinarios, el dolo o culpa del asegurado y sus dependientes, o el vicio propio, salvo pacto en contrario en algunos casos).

En cualquier caso, quedan fuera de este ámbito los seguros obligatorios de embarcaciones de recreo o las dedicadas al deporte, que se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro (ley que sirve a su vez de ley supletoria para lo no previsto en LNM).

Respecto a los intereses asegurados, son objeto del seguro todos *"los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros"* asegurables, que se expongan a los riesgos anteriormente mencionados, en concreto los expresados en artículo 409 de la LNM (buques, embarcaciones y artefactos navales; el flete; el cargamento; la responsabilidad

civil; y cualesquiera otros intereses patrimoniales). Asimismo, cabe hacer mención a los seguros obligatorios de conformidad con los convenios internacionales a los que la ley remite (responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos y BUNKERS, 2001) o el seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros.

Por último, tal y como hemos adelantado, las mayores novedades vienen a la hora de regular el seguro de responsabilidad civil: Cabe destacar la incorporación de la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador (a colación de la responsabilidad civil por contaminación y por daños a los pasajeros); o la novedosa aprobación de la acción directa del tercero perjudicado contra la aseguradora en cualesquiera de los seguros de responsabilidad civil para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar; pudiendo la aseguradora oponer frente al perjudicado reclamante las mismas excepciones que correspondieran a su asegurado, incluyendo las limitaciones de responsabilidad o las limitaciones de deuda. Cualquier pacto contractual en contra de la acción directa será inválido.

## **CUESTIONES PROCESALES**

El Título IX de la LNM viene consagrado a ciertas especialidades procesales propias de la materia estudiada.

Resulta ciertamente novedosa la genérica regulación sobre las cláusulas de arbitraje o jurisdicción, partiendo la misma desde un punto de vista negativo en el sentido de negar la validez de las mismas cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

Dando un paso más, se indica expresamente que la inserción de cualquier tipo de estas cláusulas en el condicionado impreso de cualquier contrato de utilización de buque o auxiliares de la navegación, no resultará válido como prueba de aceptación.

También son destacables las novedades relativas al embargo preventivo de buques que, con apoyo en el Convenio de Ginebra de 1999, establece una fianza mínima del 15% del importe del crédito marítimo alegado. Por su parte, los buques con bandera ajena a un país contratante del citado Convenio de Ginebra podrán ser en principio embargados por cualquier tipo de crédito.

Se destinan a continuación una serie de artículos relativos a las peculiaridades de la venta judicial de buques, al procedimiento para la limitación de responsabilidad por créditos marítimos, de la protesta de mar y del depósito de mercancías pasando estas dos últimas a ser dirigidas por la intervención notarial (frente a la judicial que regía en el Código de Comercio).

El citado procedimiento para la limitación de responsabilidad presenta por su parte como principal novedad la obligatoriedad (que no existía en el anterior régimen) de constituir el fondo en el plazo máximo de 10 días desde la invocación. Asimismo, la responsabilidad

civil derivada de un procedimiento penal, vendrá igualmente limitada de acuerdo con los Convenios Internacionales de aplicación.

Por último y en lo que a la venta judicial de buques hace referencia, la misma vendrá regulada por las normas genéricas de la Ley de Enjuiciamiento Civil así como por la normativa internacional que, al momento, resulte de aplicación.

## **NUEVOS PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN PARA EL EJERCICIO DE ACCIONES**

La LNM establece, a lo largo de su articulado, algunos plazos nuevos para el válido ejercicio de las acciones derivadas de los contratos y situaciones relacionadas con la navegación marítima.

Destacan, entre otras novedades, 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.

Se acompaña cuadro práctico a los efectos de determinar cómo quedan estos plazos tras la LNM.

### **CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN**

- Acciones nacidas por incumplimiento de contrato por el constructor.- 3 AÑOS desde entrega de buque.
- Acciones por falta de pago de precio.- 3 AÑOS desde la fecha convenida en contrato o en su defecto desde la entrega del buque.

### **HIPOTECA NAVAL. EL CONTRATO**

- Acción hipotecaria naval.- 3 AÑOS desde que pudo ejercitarse.

#### ARRENDAMIENTO DE BUQUE

- Acciones por incumplimiento de contrato.- 1 AÑO desde terminación de contrato o devolución de buque, si fuera posterior.

#### TRANSPORTE

- Acciones nacidas de incumplimiento de contrato para indemnización por pérdidas, averías o retrasos.- 1 AÑO desde la entrega de la carga o desde el día en que debieron entregarse.

- Acciones de reclamación de flete, demoras y otros gastos de transporte.- 1 AÑO desde la entrega de la carga o desde el día en que debieron entregarse, con la salvedad siguiente.

- Acción de repetición de porteador contractual frente a porteador efectivo por indemnizaciones satisfechas por su parte en los términos de art. 278 LNM.- 1 AÑO desde el día en que la indemnización fue abonada por su parte.

#### DEMORAS

- Acciones de reclamación de demoras y otros gastos de transporte.- 1 AÑO desde la entrega de la carga o desde el día en que debieron entregarse.

#### REMOLQUE

- Acciones nacidas de contrato de remolque.- 1 AÑO.

#### ARRENDAMIENTO NÁUTICO

- Acciones nacidas de arrendamiento náutico.- 1 AÑO desde la terminación de contrato o del desembarque definitivo del arrendatario y de sus acompañantes, si fuera posterior.

#### MANIPULACIÓN PORTUARIA

- Acciones de reclamación por daños, pérdidas o retrasos de las mercancías manipuladas.- 2 AÑOS desde la entrega de la carga por el operador responsable, pero en caso de pérdida total, desde el día en que debieron ser entregadas.

#### AVERÍA GRUESA

- Acción para exigir la contribución a avería gruesa.- 1 AÑO desde terminación del viaje en que ésta tuvo lugar entendiéndose que termina, para cada partida de mercancía, en el momento de su descarga definitiva.



#### SEGURO

- Acciones relativas a contrato de seguro.- 2 AÑOS desde que pudieron ejercitarse.

#### SALVAMENTO

- De conformidad al Convenio de Londres de 1989, toda acción relativa a los pagos que se originen en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral en el plazo de dos años. El plazo de prescripción comenzará a correr el día en que hayan concluido las operaciones de salvamento.

#### ABORDAJE

- De conformidad al Convenio de Bruselas de 1910, las acciones en resarcimiento de daños y perjuicios prescriben a los dos años a contar de la fecha del accidente.

#### CONTAMINACIÓN

- De conformidad al Convenio de CLC92, los derechos a indemnizaciones previstos en este Convenio prescribirán si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Igual plazo rige para las acciones de indemnización contempladas en el Convenio Bunkers 2001.

#### PROPIEDAD.- PRESCRIPCIÓN A FAVOR DEL ESTADO

- El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos 3 años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones del Estado, que será imprescriptible.