

## ! Ferrovial, el jardinero del Palacio de la Zarzuela

La filial de servicios de la constructora Ferrovial se ha adjudicado las labores de jardinería del Palacio de la Zarzuela. El contrato de prestación asciende a más de 480.000 euros y una duración de dos años.



## ! China construirá una réplica del 'Titanic'

Una empresa china invertirá más de 120 millones de euros en construir una réplica a escala real del 'Titanic', que permanecerá anclada en el río Qi para atraer turistas a la región de Sichuan.

## ? ¿Previene el café los accidentes de los camiones?

Un estudio australiano concluye que los conductores de vehículos pesados que realizan trayectos de larga distancia tienen menos accidentes de tráfico si consumen café u otras bebidas con cafeína.

### TRIBUNA

# Un nuevo escenario marítimo

**Vicente Estebanz**  
Socio del Área de Derecho Público de Pérez-Llorca



**Alberto Ibor**  
Abogado del Área de Derecho Público de Pérez-Llorca



**Andrea Carlón**  
Abogada del Área de Derecho Público de Pérez-Llorca



La entrada en vigor de la nueva ley de Navegación Marítima, prevista para 2014, supondrá un hito para los sectores de la navegación, las infraestructuras portuarias, el comercio y la logística asociada a dichas actividades. El proyecto de ley de Navegación Marítima fue aprobado el pasado 22 de noviembre por el Consejo de Ministros, y supuso un avance más a la entrada en vigor de una esperada regulación en los sectores marítimo, naval y portuario, iniciada hace más de 13 años con los primeros trabajos para la codificación de la dispersa normativa en materia marítima.

Concretamente, el próximo 4 de febrero finalizará el plazo para la presentación de posibles enmiendas al proyecto de ley, por lo que, teniendo en cuenta las mayorías parlamentarias existentes, se espera que en breve culmine un proceso legislativo que supondrá la actualización y la homogeneización de la normativa actual, que parte del Libro III del Código de Comercio que se remonta a 1885.

#### PUNTOS CLAVE

El proyecto de ley cuenta con un contenido amplio y extenso (524 artículos y varias disposiciones adicionales, finales y derogatoria única). En el documento se abordan numerosas cuestiones de gran relevancia práctica y se pretende dar solución a los problemas puestos de manifiesto por los principales operadores del sector, que venían reclamando desde hace tiempo una legislación más uniforme, coordinada con los convenios internacionales, y que definiese con mayor precisión la responsabilidad medioambiental y las figuras contractuales típicas del negocio marítimo y sus usos actuales. Entre otros aspectos, el proyecto de ley destaca por con-

tener una precisa regulación en materia de (i) responsabilidad civil, que complementa lo dispuesto en el texto refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, (ii) control y prevención medioambiental, (iii) embarcaciones, con un nuevo estatuto jurídico del buque, (iv) publicidad registral, con la protección de los buques históricos, y (v) contratos y operaciones del negocio marítimo.

Por partes, y respecto al estatuto jurídico del buque, el proyecto de ley propone una definición única de buque como "todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros". No siendo considerados buques, a efectos del texto legal, los artefactos navales, las embarcaciones y las plataformas fijas. De esta forma, se establece en nuestro ordenamiento un estatuto jurídico del buque completo y unitario, que englobará a las tradicionales categorías de buque, independientemente de las previsiones recogidas en el texto refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011.

Por otra parte, el texto legal pone un especial énfasis en la importancia de

**El texto legal pone especial énfasis en la importancia de la inscripción registral de las operaciones que supongan transformaciones al buque**

la inscripción registral de todas las operaciones que afecten o supongan transformaciones y cambios jurídicos del buque, dada su gran incidencia en la actividad económica y comercial y con el fin de dotar de la publicidad material necesaria para que todos los ciudadanos tengan mayor información a su alcance y se genere una rotunda seguridad jurídica para el sector. Además, una de las principales novedades del texto, prevista en la disposición adicional novena, es la creación de un registro público para la inscripción de buques históricos, de interés cultural o especial, que gozarán de un régimen fiscal singular y estarán exentos del abono de tasas portuarias con motivo de su inmatriculación. A priori, la creación de este registro especial supondrá una mayor protección a los históricos buques de guerra naufragados (pecios), inspirándose en los modelos de Francia o Estados Unidos, lo que resulta una clara reminiscencia del caso *Odyssey*, en el que los tribunales dieron la razón a España en relación



con el pecio de la fragata de guerra española *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida frente a las costas de Portugal en 1804.

Por su relación con acontecimientos pasados en el litoral peninsular, nos parece necesario resaltar que el texto legal presenta una regulación encaminada hacia un mayor control de los buques que presenten graves deficiencias para navegar y la previsión de puertos refugio para situaciones de arribada forzosa. Esta regulación se inspira en las previsiones de la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Montego Bay), y

**La ley se encamina hacia un mayor control de los buques con deficiencias para navegar y prevé puertos refugio para arribadas forzosas**

completa la normativa de Derecho Público existente, refrendando las facultades de intervención y policía de la Administración Pública para la salvaguarda de los intereses medioambientales y costeros.

En materia contractual, el texto regula minuciosamente las cuatro

categorías principales de contratos en el sector marítimo: (i) de utilización del buque; (ii) auxiliares; (iii) relativos a la propiedad del buque y (iv) de seguro marítimo. Por lo general, se configura un régimen en el que rige la libertad de pactos, como sucede en el contrato de fletamento, cuya utilización se permite también para actividades como la investigación oceanográfica.

En lo que concierne a los contratos auxiliares del sector, cabe destacar la introducción de la novedosa figura de la gestión naval y el contrato de practica que insta para determinados supuestos un régimen de responsabilidad solidaria para el capitán, el práctico y el armador. Asimismo, es reseñable que, por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico, se regula el contrato de construcción de

**Por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico se regula el contrato de construcción, centrado en la propiedad y los riesgos**

bucos, centrándose en el paso de la propiedad y los riesgos.

Por último, aunque no menos importante, pues se refiere al contrato de seguro marítimo, el legislador ha optado por la remisión a modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón bajo moldes conceptuales de nuestra tradición jurídica, de tal forma que las partes podrán pactar las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas, sin exigir la ley sujeción a forma determinada. Desde el punto de vista de técnica legislativa, se prevé que la coordinación con el Derecho Internacional se realice mediante la técnica de remisión a los convenios internacionales en vigor en cada momento. A este respecto, resulta destacable que la disposición final primera prevé la modificación del texto legal en el caso de que entre en vigor el convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente marítimo de 2009, comúnmente conocido como las Reglas de Rotterdam.

Así pues, y como conclusión a la entrada en vigor de la tan esperada ley de Navegación Marítima, actualmente en trámite parlamentario, cabe resaltar que esta nueva ley permitirá disponer de una regulación consolidada, detallada y clara en el ámbito marítimo, que genere mayor seguridad jurídica y proporcione un marco regulatorio claro y homogéneo, tal y como los operadores y agentes portuarios, marítimos y navales llevaban esperando hace años, que permita seguir consolidando la actividad comercial, logística y suponga nuevas oportunidades de negocio e inversión en estos sectores en auge y tan vitales para nuestra economía. ■