La próxima Ley de Navegación Marítima y su relevancia

POR V. ESTEBARANZ PARRA, A. IBORT FRANCH Y R. CARLÓN TAMAMES Pérez-Llorca. Área de Derecho Público

En este año 2014 se prevé que entre en vigor la Ley de Navegación Marítima (LNM), cuyo proyecto de ley fue aprobado por el Consejo de Ministros el 22 de noviembre, con el objetivo de dar una respuesta a las necesidades de los operadores de la navegación, las infraestructuras portuarias, el comercio y la logística asociados al negocio marítimo. La aprobación de la LNM supondrá la culminación de un largo proceso legislativo, iniciado hace más de una década, para la aprobación de una ley de derecho marítimo adaptada a la realidad actual, más completa y homogénea, superando las previsiones del Código de Comercio.

En este año 2014 se prevé que entre en vigor la Ley de Navegación Marítima (LNM), cuyo proyecto de ley fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 22 de noviembre, con el objetivo de dar una respuesta a las necesidades de los operadores de la navegación, las infraestructuras portuarias, el comercio y la logística asociados al negocio marítimo.

En este sentido, la aprobación de la LNM supondrá la culminación de un largo proceso legislativo, iniciado hace más de una década, para la aprobación de una ley de derecho marítimo adaptada a la realidad actual, más completa y homogénea, superando las previsiones recogidas en el todavía vigente Código de Comercio de 1885 (Libro III: "Del Comercio Marítimo").

Aspectos esenciales

El proyecto de Ley de Navegación Marítima regula de manera extensa las cuestiones más relevantes del negocio marítimo, tales como, entre otros, (a) el estatuto jurídico del buque, (b) el régimen de responsabilidad civil de los operadores marítimos, (c) la preservación del medio ambiente y los mecanismos para su control, (d) la protección de los buques históricos y de especial interés, así como (e) los contratos y operaciones más habituales en este sector.

En total, el cuerpo legal consta de 524 artículos y varias disposiciones adicionales, finales y una derogatoria única. Esta profusa regulación tiene por finalidad proporcionar al sector marítimo una legislación más uniforme, coordinada con los Convenios Internacionales y que defina con mayor precisión las figuras contractuales típicas y la eventual responsabilidad medioambiental de los distintos agentes.

Igualmente, una de las consideraciones más importantes del Proyecto de LNM consiste en la incorporación de una definición unitaria 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".

En dicha definición no se incluyen, entre otras, las plataformas fijas, las embarcaciones que no cumplan esos requisitos y los artefactos navales.

Contratos y operaciones

El proyecto de LNM regula las figuras contractuales típicas, agrupándolas en cuatro categorías principales: (a) de utilización del buque, regulando el contrato de fletamento; (b) auxiliares, introduciendo la novedosa figura de la gestión naval y ampliando las figuras de manipulación portuaria y practicaje; (c) relativos a la propiedad del buque, legislando por primera vez el contrato de construcción y desarrollando el de compraventa; y (d) de seguro marítimo, optando el legislador por la remisión a modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón bajo moldes conceptuales de nuestra tradición jurídica.

Medio ambiente

En el ámbito medioambiental, el texto legal aborda cuestiones de gran relevancia como el control de los buques que presenten graves deficiencias para navegar y la previsión de puertos de refugio para situaciones de arribada forzosa. Adicionalmente, la regulación en materia de navegación se remite a las previsiones establecidas por Montego Bay (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982) y refuerza los mecanismos de control de las autoridades públicas para la salvaguarda de los intereses medioambientales y costeros.

En el ámbito medioambiental, el texto legal aborda cuestiones como el control de los buques con graves deficiencias

Además, el proyecto contempla la creación de un registro público en el que se inscribirán los buques históricos

GETTY

Buques históricos y de especial interés

El proyecto de LNM contempla la creación de un registro público en el que se inscribirán los buques históricos, de interés cultural o especial. Además, dichos buques estarán exentos del abono de tasas portuarias y gozarán de un régimen fiscal particular.

A nuestro juicio, la acertada creación de dicho registro supondrá una mayor garantía para el patrimonio nacional, siguiendo el modelo legislativo de Francia o Estados Unidos. De esta forma, los pecios -buques naufragados- gozarán de una publicidad registral y una protección adicional ante casos como el Odyssey, en el que la reclamación del pecio de la fragata de guerra Nuestra Señora de las Mercedes, hundida en 1804, fue resuelto por los Tribunales a favor de España después de un complejo procedimiento judicial.

Convenios internacionales

En el sector marítimo y portuario rigen numerosos convenios internacionales, por lo que resulta de especial relevancia la coordinación entre la normativa estatal y el Derecho Internacional. A este respecto, cabe destacar que la LNM se remite al contenido de los convenios internacionales y que incluso prevé expresamente que el texto legal sea modificado una vez que entren en vigor las conocidas como *Reglas de Rotterdam*, surgidas del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente marítimo de 2009.

Valoración

La próxima LNM supondrá una regulación más ordenada y clara para los operadores de los sectores de la navegación, las infraestructuras portuarias, el comercio y la logística asociados al negocio marítimo. Esperamos, por tanto, que este esfuerzo del legislador sea un estímulo más para continuar la senda alcista en estos sectores, tan vitales para el desarrollo económico y la generación de oportunidades de inversión.

El proyecto regula las cuestiones más relevantes del negocio marítimo, tales como, entre otros, (a) el estatuto jurídico del buque, (b) el régimen de responsabilidad civil de los operadores marítimos, (c) la preservación del medio ambiente y los mecanismos para su control, (d) la protección de los buques históricos y de especial interés, así como (e) los contratos y operaciones más habituales en este sector. La próxima LNM supondrá una regulación más ordenada y clara para los operadores de los sectores de la navegación, las infraestructuras portuarias, el comercio y la logística asociados al negocio marítimo.