

**Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima**  
**[BOE n.º 180, de 25-VII-2014]**

**NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

El largo periplo al que se ha visto sometido el texto legal partiendo de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima a finales de 2004 hasta la aprobación de la Ley de Navegación Marítima por el Pleno del Congreso el pasado mes de julio es fruto de un esfuerzo en el que han participado activamente diferentes sectores del mundo de la navegación marítima. En este sentido, la participación en su redacción, tanto de asociaciones de navieros y pequeños astilleros como de asociaciones de estibadores o de empresas de seguro, ha traído como consecuencia que el texto legal se caracterice por un marcado carácter pragmático que no pretende sino dar solución a la realidad actual del tráfico marítimo.

Un pragmatismo que, por otra parte, supone un nuevo giro en la regulación del denominado derecho marítimo, toda vez que se ha pretendido homogeneizar y servir de norma catalizadora de toda la regulación, hasta el momento dispersa en diferentes convenios ratificados por España, en un intento por superar las posibles contradicciones entre ésta y la obsoleta regulación recogida en el Libro III del Código de Comercio de 1885. Así pues, encontramos la primera manifestación de esta idea en el título preliminar, donde se expone que, en cuanto a la interpretación de la Ley, se atenderá a los tratados internacionales vigentes en España, en orden a promover una cierta uniformidad entre las diferentes regulaciones. Como dice la exposición de motivos de la Ley, «Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia [...]». Se busca que la interpretación de la norma se haga en clave internacional, tal y como señala el artículo 2 de la norma.

Una uniformidad que no agota los planteamientos legislativos propuestos, ya que la ley, como no podía ser de otro modo, nos delimita el ámbito de aplicación, tanto territorial, como objetivo. Por lo que al primero se refiere, el régimen se delimita en clave territorial –dentro de los espacios marítimos españoles la ley rige para todos los buques–, pero no solo, ya que también opera la llamada ley del pabellón conforme a la que quedan sujetos los buques españoles, donde quiera que se encuentren, dejando el tratamiento de los buques de Estado extranjero que gozarán de inmunidad –no así el resto de conformidad con lo previsto en el art. 12 de la Ley–, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón, a excepción de los buques de guerra, que tienen un tratamiento específico.

Como es lógico, la aplicación del régimen jurídico a los buques obliga igualmente a dar tratamiento al concepto de buque, definiéndose, a este respecto, tres categorías, esto es, los buques, las embarcaciones y los artefactos navales –a excepción de los de recreo o deportivos–, a los que se añade de manera diferenciada la plataforma fija.

Unas naves que, definidas en los arts. 58 y siguientes de la ley, se ven sometidas al régimen ordinario de transmisión y se les dota de un sistema de publicidad a través del Registro de Bienes Muebles, en su sección de Buques, ya que, tal y como apunta la Exposición de Motivos, «la publicidad es crucial en el tráfico patrimonial y se lleva a cabo a través de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), que ha de coordinarse con el Registro de Buques y Empresas Navieras», siendo de aplicación los principios registrales generales.

Asimismo, conviene destacar la novedad de la regulación de los contratos de construcción naval, recogidos en los arts. 108 y ss. de la Ley y el de compraventa de buques (arts. 117 y ss.). Ambos contratos se contemplan bajo el prisma de un régimen específico, en el que se atiende, en el caso de la construcción, a los riesgos según las prácticas contractuales más difundidas en el tráfico, manteniéndose, en el caso del contrato de compraventa, la concepción marítima tradicional para el riesgo, en la que se presta especial atención a la interferencia que la venta del buque puede producir sobre los contratos de utilización en vigor. No ocurre lo mismo con el sistema de garantías, para el que se hace un tratamiento reformista, en el sentido de admitir solo como privilegios a los reconocidos por el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993.

De igual modo, y en los contratos de utilización del buque, el fletamento se configura como contrato de transporte. Se establece un tipo contractual unificado que, sin embargo, mantiene especialidades cuando estas son precisas. Tal es el caso de los fletamentos por viaje, el fletamento por tiempo y el traslado de mercancías bajo conocimiento. En cuanto a las exclusiones se atiende al fin de la contratación de buque para excluir situaciones tales como el tendido de cables, la investigación oceanográfica o las actuaciones de rompehielos, para las que el régimen es de aplicación parcial. También se regulan los contratos de pasaje, el remolque, el arrendamiento de buque, cuyo régimen aparece sometido a particularidades propias.

En lo que hace a los sujetos de la navegación, la Ley de Navegación Marítima clarifica la noción de armador que, desligada de la de 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. De igual modo, se atiende a la definición de naviero o empresa naviera la persona física o jurídica, entendiéndose por tal aquel 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. Unos sujetos que son sometidos al régimen de responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas y para los que se mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Así pues, 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. Este régimen presenta carácter de Derecho necesario en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque. No ocurriendo lo mismo cuando exista póliza de fletamento, en cuyo caso, el régimen legal tendrá carácter derogable, por la mayor capacidad de negociación de las partes, lo cual tiene gran trascendencia, ya que pudieran ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten.

En lo que hace a los accidentes de la navegación se parte de la remisión normativa del abordaje a lo previsto en el Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910. En este punto, tal y como nos adelanta la Exposición de motivos, se fija la responsabilidad por culpa probada, la exclusión del caso fortuito y la graduación de las culpas efectivamente producidas cuando esas culpas tengan naturaleza compartida, bajo el régimen de solidaridad de los armadores, dándose asimismo respuesta a las cuestiones que suscitara el ámbito de aplicación al extenderlo a los procesos penales o administrativos en los que se exija responsabilidad patrimonial.

Por lo que respecta a la avería común, se siguen las Reglas de York y Amberes, si bien la liquidación de las averías comunes se efectuará por un liquidador privado designado por el armador articulándose un procedimiento para los casos en que no se logre el acuerdo de los interesados sobre este punto. De igual modo, entre los accidentes, resulta apropiada la regulación del naufragio o hundimiento de buques a fin de poder concretar en qué situación se encuentran los bienes afectados, cómo se determina el derecho de propiedad sobre los mismos, y el régimen de extracciones.

En lo que hace al seguro marítimo la normativa analizada atiende a un posición de consenso entre los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón y la tradición jurídica latina cubriendo los daños propios de la navegación marítima. Unos riesgos que, delimitados por vía de pacto, no alcanzan, salvo pacto en contrario, aspectos tradicionalmente excluidos en las relaciones contractuales de transporte, tal y como ocurre con el vicio propio, el desgaste natural y la culpa grave del asegurado.

Finalmente el texto legal cierra su articulado con la regulación de aspectos procesales de aplicación particular al supuesto, a lo que se acompaña el tratamiento de otras cuestiones específicas en materia de consumo o contratación electrónica, que contribuyen a completar un régimen jurídico, a nuestro juicio, completo y actualizado con el que se sitúa la regulación de la navegación marítima en el lugar que en el momento presente le corresponde.

Alfredo ÁVILA DE LA TORRE  
*Catedrático EU Derecho Mercantil*  
[aadt@usal.es](mailto:aadt@usal.es)

Javier SÁNCHEZ BOYANO  
*Abogado*