

Sin embargo y como revela la práctica judicial, el incorrecto empleo de estas dos figuras no sólo entorpece la finalidad pretendida por el legislador sino que además puede desembocar en su completa ineficacia, cayendo en desuso, por lo que es necesario su debida diferenciación, conforme a los parámetros sucintamente analizados.

AGUSTÍN CAPILLA CASCO (*)

CONVENIOS INTERNACIONALES RECIENTEMENTE RATIFICADOS POR ESPAÑA EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

En recientes fechas España ha ratificado distintos Convenios Internacionales en el ámbito marítimo de indudable trascendencia en distintas materias, como la regulación de los créditos privilegiados o el salvamento.

Por lo que respecta a la primera de esas materias, y tras la denuncia por España del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1926, denuncia que surtió efecto el pasado 27 de mayo de 2005, el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, y vigente para nuestro país desde el 5 de septiembre de 2004, ha pasado a ser el único instrumento internacional en la materia actualmente vigente en nuestro ordenamiento. Desaparece así la coexistencia de ambos Convenios, situación que sólo podía generar inseguridad jurídica.

Si bien ambos Convenios Internacionales siguen criterios similares en el tratamiento de determinadas cuestiones, es el propósito de esta nota destacar las novedades que introduce el Convenio de 1993. Como ya tuvimos ocasión de adelantar en la sección de Actualidad del Transporte de *Actualidad Jurídica Uría Menéndez* número 8, el Convenio de 1993 profundiza en la regulación de la publicidad del registro de las hipotecas, *mortgages* y demás gravámenes reales inscribibles (prendas) sobre buques, al objeto de poder ser reconocidos y ejecutados en cualquier Estado Parte del Convenio.

Así, se detallan las menciones que deben constar en dicho registro (nombre y dirección del beneficiario, o el hecho de que la garantía se ha constituido al

portador, la fecha y otras circunstancias que determinen el rango de la garantía y, en su caso, el importe máximo garantizado).

El sistema general de prelación es idéntico al contenido en el Convenio de 1926: su artículo 4 contiene una lista de créditos garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque que tendrán preferencia sobre las hipotecas, *mortgages* y gravámenes inscritos, los cuales a su vez tendrán preferencia sobre los restantes créditos. Este sistema admite excepciones en supuestos especiales, como los créditos derivados de operaciones de salvamento del buque, que tendrán preferencia a los demás privilegios marítimos a los que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones de salvamento.

El Convenio de 1993 resultará de aplicación a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado Parte o aquellos que —no estando matriculados en un Estado Parte— estén sujetos a su jurisdicción. Tiene, por tanto, un ámbito de aplicación mucho más extenso que el ya derogado Convenio de 1926 y permite eliminar cualquier discusión sobre su aplicabilidad a supuestos íntegramente nacionales, como así había ocurrido con el artículo 14 del Convenio derogado. Si bien la interpretación de tal artículo quedó meridianamente fijada por nuestro TS en distintas sentencias dictadas a partir de 1989, un sector minoritario de la doctrina venía negando la aplicabilidad del derogado Convenio a supuestos íntegramente nacionales. Por otro lado, no era infrecuente su aplicación a buques de pabellón de Estados no miembros.

En otro orden de cosas, se sigue manteniendo el principio según el cual los privilegios marítimos seguirán al buque a pesar de cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón, y se extinguirán por el transcurso de un año a menos que, con anterioridad, el buque haya sido objeto de un embargo preventivo o ejecución.

Para gozar del privilegio los acreedores habrán de ostentar dicho crédito, bien frente al propietario, bien frente al arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque.

Por lo que respecta al Convenio Internacional de 1989 en materia de salvamento marítimo, éste entrará en vigor para España el próximo 27 de enero de 2006, con un retraso más que notable respecto de los países de nuestro entorno y de la comunidad marítima internacional en general. Dicho lo anterior, ha de señalarse que este Convenio Internacional aprobado hace dieciséis años contiene una regula-

* Abogado del Departamento de Derecho Público y Procesal de Uría Menéndez (Madrid).

ción actual y detallada de los principales derechos y obligaciones que asisten a las partes involucradas en un salvamento marítimo. El Convenio de 1989 viene a sustituir al que estaba vigente desde 1910, y que había incorporado por primera vez a una norma convencional el principio «no cure-no pay», bajo el cual un salvador sólo es recompensado por sus servicios si tiene éxito la operación. Este principio también ha sido recogido en los contratos de salvamento estándar conocidos como «Lloyd's Open Form» (LOF), cuya última edición es del año 2000, con las matizaciones que señalaremos a continuación.

Por lo que respecta al Convenio de 1910, hay que señalar que éste ya había cumplido con creces la finalidad para la que fue diseñado, pero los grandes cambios y avances acaecidos en el mundo marítimo a lo largo del siglo pasado han determinado la necesidad de adaptar la regulación del salvamento a los problemas existentes. A lo largo de siglo XX hemos asistido a un incremento sin precedentes del tráfico marítimo. Junto a este hecho conviene tener en mente otros, como el mayor tamaño de los buques o la gran variedad de buques altamente especializados y tecnificados (petroleros, quimiqueros, gaseiros, OBOS, carga general, graneleros...). La consecuencia de todos estos cambios en el mundo del salvamento ha sido evidente: la industria de salvamento ha tenido que realizar grandes inversiones en equipo y personal, y se han tenido que desarrollar nuevas técnicas cada vez más perfeccionadas para la prestación de un mejor servicio. Todo esto ha llevado aparejado que las cargas financieras a soportar por los salvadores sean cada vez más onerosas. Por ello, organizaciones internacionales como la International Salvage Union (I.S.U.) o la European Tug Association (E.T.A.) han venido clamando constantemente por la adopción de normas que supusieran un incentivo para la labor desempeñada por ellos.

Si bien este factor anterior ha influido en la adopción de un nuevo Convenio sobre salvamento, el hecho que por sí solo ha supuesto en mayor medida que la comunidad internacional decida la modificación del Convenio de 1910 ha sido el accidente del buque «Amoco Cadiz», el 16 de marzo de 1978, frente a las costas francesas de Bretaña, como consecuencia de su varada después de una avería en la hélice.

Para bien o para mal, la adopción o modificación de los convenios internacionales en materia de Derecho Marítimo ha venido generalmente ligada a un accidente o siniestro marítimo muy serio. El Convenio que es objeto de nuestro estudio no podía ser menos. Así, lo mismo que la primera regulación

internacional sobre pasaje fue la respuesta de la comunidad internacional al accidente del «Titanic» o que los dos Convenios de 1969, el del C.L.C. y el del Fondo, respondieron al accidente del «Torrey Canyon», el nuevo Convenio de 1989 ha tratado de ser la respuesta frente al desastre marítimo-ecológico del «Amoco Cadiz». A nadie se le escapa el hecho de que esta catástrofe puso en evidencia las deficiencias del Convenio de 1910. En palabras de Thomas A. MENSAH, el principal defecto del Convenio de 1910 es «la falta de una adecuada perspectiva medioambiental». Esta gran laguna, en una época como la actual, de gran sensibilización internacional hacia la protección y conservación del medio ambiente, no ha pasado inadvertida. Debemos ser conscientes de que se ha producido un incremento masivo del transporte marítimo de sustancias con un potencial probado para contaminar el medio ambiente. De ahí que cualquier accidente que implique a estas sustancias puede causar serios daños tanto ecológicos como económicos, algunos de ellos incluso irreparables.

Esta falta de una dimensión medioambiental era evidente en el Convenio de 1910. Así, conforme al estricto principio del «no cure - no pay» que lo regía, si no había éxito en las operaciones de salvamento no surgía derecho a remuneración, ni incluso a una compensación por gastos. El concepto de éxito no comprendía la prevención o la reducción de los daños de contaminación. La regla básica disponía que el servicio contratado para salvar la propiedad en peligro en el mar daba derecho a una remuneración equitativa si, y solo si, se producía un resultado exitoso. Tal situación no animaba a los salvadores profesionales a intervenir en operaciones de salvamento de incierto resultado, pese a la amenaza de un accidente grave de contaminación marítima. En tales circunstancias, y pese a que, por ejemplo, se pudiera haber tenido éxito en reducir o evitar daños a un área sensible medioambientalmente, el hecho de no conseguir salvar el buque o la carga llevaba aparejado la no obtención de premio por salvamento. Dadas las carencias del Convenio de 1910 a este respecto, la industria marítima trató de superarlas estableciendo lo que se denominó ya en los años 80 como «safety net» o «red de seguridad», con el objeto de remunerar al salvador hasta con un 100 % de sus gastos en aquellos supuestos en que, sin llegar a tener éxito respecto de buque y carga, hubiera sido capaz de reducir o prevenir daños al medioambiente.

Se puede decir que estos intentos, aunque loables, resultaron insuficientes, ya que se hizo evidente que

era necesario adoptar una respuesta clara a la nueva situación planteada ante el accidente del «Amoco Cadiz» por medio de la posible modificación del Convenio de 1910 o de la adopción de un nuevo Convenio. Ante esta situación, y con el impulso del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional y del Comité Marítimo Internacional, se llegó a la aprobación definitiva del nuevo Convenio en la Conferencia Diplomática celebrada en Londres en abril de 1989. Así, por un lado, se le garantiza al salvador que el propietario de los bienes salvados, en caso de que el buque, ya sea por sí mismo o a causa de su carga, constituya una amenaza de daños al medio ambiente. Dicho pago se le garantiza aun en el caso de no tener éxito, tanto respecto al salvamento de bienes como respecto a los daños al medio ambiente. Además, se recoge la figura de la llamada «*compensación especial*», esto es, que además de reembolsarle sus gastos el salvador tendrá derecho a una bonificación adicional en caso de que logre efectivamente reducir o evitar los daños al medio ambiente.

Desde entonces la difusión internacional de este Convenio y de los principios que lo informan se ha realizado no sólo como consecuencia de su ratificación por gran parte de la comunidad marítima internacional, sino a través de la incorporación por vía contractual de sus principales artículos en las últimas ediciones de los contratos de salvamento LOF antes mencionados. Por ello, aunque nuestro país no hubiera ratificado este Convenio Internacional, sus disposiciones no habrían resultado en modo alguno extrañas para las empresas de navegación marítima, especialmente las dedicadas a la industria del salvamento y el remolque marítimo. Aunque su entrada en vigor en nuestro país llegará con notable retraso, bienvenida sea.

TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN (*)

CAMBIOS INTERPRETATIVOS EN LA DEDUCCIÓN POR REINVERSIÓN DEL ARTÍCULO 42 DEL TRLIS

Los beneficios fiscales a la inversión empresarial

La renovación de los activos empresariales exige con frecuencia la previa transmisión de los bienes

que se pretende renovar para financiar la adquisición de los nuevos activos. Como este proceso de desinversión puede generar rentas sujetas a tributación, la Ley del Impuesto sobre Sociedades, en sus distintas versiones, ha ido estableciendo diferentes incentivos fiscales a la reinversión empresarial para evitar que la fiscalidad se convierta en un obstáculo a los planes de renovación empresarial.

Hasta el ejercicio 1995 y bajo la vigencia de la Ley 61/1978 se aplicó un régimen de exención en el que se eximía de tributación a las rentas generadas en la venta de activos que fueran objeto de renovación. Con la redacción original de la Ley 43/1995, la exención fue sustituida por un régimen de diferimiento, en el que se podía diferir la carga fiscal asociada a la venta de activos empresariales que fueran objeto de reinversión. Finalmente, desde el 1 de enero de 2002 y tras la reforma de la Ley 43/1995 por la Ley 24/2001, se introdujo un régimen de deducción, en el que se pretende equiparar, a condición de reinversión, el tipo de gravamen de las plusvalías empresariales al tipo al que tributan las ganancias patrimoniales a largo plazo en el IRPF —15 %.

Por tanto, en el régimen vigente en la actualidad y contenido en el artículo 42 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades —TRLIS—, la renta obtenida en la transmisión de elementos del inmovilizado es gravada en su totalidad, pero la reinversión del precio obtenido da derecho a una deducción en cuota del 20 % de la renta obtenida, con lo que en la práctica se somete dicha renta a un tipo efectivo del 15 %.

El supuesto de hecho que habilita para la aplicación de esta deducción consiste en la transmisión onerosa de elementos del inmovilizado material o inmaterial, o de valores representativos de la participación en los fondos propios de toda clase de entidades que otorguen una participación no inferior al 5 % sobre su capital. En ambos casos, es necesario que los activos transmitidos se hubieren poseído, al menos, con un año de antelación.

La deducción en cuota del 20 % de la renta generada en la transmisión podrá aplicarse en el ejercicio en que se produzca la reinversión del importe obtenido en activos comprendidos entre algunos de los siguientes grupos:

- (i) elementos del inmovilizado material o inmaterial afecto a actividades económicas; y
- (ii) valores representativos de la participación en el capital o fondos propios de entidades que otorguen una participación no inferior al 5 %

* Abogado del Departamento del Transporte de Uría Menéndez (Barcelona).