

## EL PROYECTO DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

### Génesis del Proyecto de Ley

El Ministerio de Justicia publicó en noviembre de 2004 la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima («ALGENMAR»). Esa Propuesta de Anteproyecto fue el fruto de los trabajos de la Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación, de la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, presidida por el Profesor Justino Duque. Aprobado el texto del Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia el 25 de julio de 2006, el Ministro de Justicia presentó un Informe en la reunión del Consejo de Ministros de 25 de agosto de 2006, donde se acordó someter el texto a dictamen del Consejo General del Poder Judicial («CGPJ») y a consulta formal de las organizaciones más representativas del sector afectado por la norma, para elevarlo después al Consejo de Ministros a efectos de su aprobación como Proyecto de Ley y su remisión a las Cortes Generales.

Una vez que el CGPJ emite su informe, se efectúan una serie de modificaciones al texto, tras lo cual se remite como Proyecto de Ley a las Cortes Generales, que lo publican en su Boletín Oficial el 10 de noviembre de 2006 («PL»).

### Estructura del Proyecto de Ley

El PL se estructura en un Título Preliminar y en nueve Títulos, siete Disposiciones Adicionales, una Disposición Transitoria, una Disposición Derogatoria y seis Disposiciones Finales. Las materias que cubren los distintos títulos son: la ordenación administrativa de la navegación (Título I), los vehículos de la navegación (Título II), los sujetos de la navegación (Título III), los contratos de utilización del buque (Título IV), los contratos auxiliares de la navegación (Título V), los accidentes de la navegación (Título VI), la limitación de la responsabilidad (Título VII), el contrato de seguro marítimo (Título VIII) y las especialidades procesales (Título IX). En total, 541 artículos.

Se trata de una tarea sumamente ambiciosa, donde bajo un único cuerpo normativo se pretende recoger las distintas materias que constituyen lo que hoy denomina como doctrina el derecho de la navegación marítima, concepto que, por su amplitud, ha desbordado los límites del tradicional derecho marítimo. Así de una disciplina que era un apéndice del derecho mercantil nos encontramos con otra mucho más extensa, que ha ganado autonomía e

identidad propia, y que cubre materias tanto de derecho público como de derecho privado.

### Disposiciones generales

Bajo ese epígrafe se regulan en el Título Preliminar del PL su objeto y ámbito de aplicación (art. 1), el orden de prelación de fuentes (art. 2) y la determinación de las zonas y aguas en que España ejerce su soberanía (arts. 3 a 8).

Constituye el objeto de la futura Ley la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas «con ocasión de la navegación marítima». Nótese que no se añade la nota de «comercial», por lo que se entienden incluida en el ámbito del PL cualquier tipo de navegación marítima (deportiva, científica, pesca, etc.). Se excluye a continuación la navegación por aguas interiores, ríos o embalses no accesibles para los buques desde el mar. No obstante, ampliando lo dispuesto en ALGENMAR, el legislador ha creído conveniente precisar que también resultará de aplicación la Ley a «los tramos navegables de los ríos donde existan puertos de interés general» (ej.: navegación por el Guadalquivir hasta el puerto de Sevilla).

Por lo que respecta al sistema de fuentes, y habida cuenta de la crítica que suscitó en determinados sectores la redacción que daba ALGENMAR, el artículo 2 del PL ha querido dejar clara la primacía que ostentan los tratados y convenios internacionales de los que España sea parte, así como la normativa comunitaria. Entronca esta cuestión con la indudable importancia que los convenios internacionales desempeñan en la esfera marítima y que, dicho sea de paso, informan gran parte de las materias que regula el PL, que transcribe literalmente gran número de disposiciones de convenios internacionales ratificados por España o incluso de otros que no han sido aún ratificados (Convenio de Ginebra de 1999 sobre Embargo Preventivo de Buques).

Finalmente, en cuanto a las zonas y aguas en que España ejerce su soberanía, el PL se limita a reproducir disposiciones ya contenidas en el Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 (el conocido como «Convenio de Montego Bay»), del que España es Estado Parte.

### Ordenación administrativa de la navegación

Bajo este epígrafe el Capítulo I del PL regula en sus artículos 9 a 106 el ámbito de aplicación de las normas de policía, el régimen de estancia en aguas interiores y en puerto, el régimen general de navegación marítima, el derecho de paso inocente por el mar

territorial, la seguridad de la navegación marítima, la lucha contra la contaminación, la búsqueda y salvamento de vidas en la mar, las facultades de interceptación, inspección y detención de buques, las remociones, los buques de Estado extranjeros y las obligaciones que se impongan a armadores y capitanes por causa de utilidad pública o interés social.

Como se puede apreciar, nos encontramos ante normas administrativas que regulan un abanico de materias que pretenden establecer las normas de policía aplicables a la navegación marítima. El modelo en el que se ha inspirado el legislador es el contenido en el antes mencionado Convenio de Montego Bay, que regula los derechos que le asisten al Estado ribereño en la regulación de la navegación marítima en aguas bajo su soberanía.

Por lo que respecta al ámbito de aplicación de las normas de policía, quedan sujetos a ellas todos los buques que se encuentran en zonas españolas de interés para la navegación y EH, los buques y embarcaciones nacionales con independencia del lugar donde se encuentren. A diferencia de ALGENMAR, en el PL se prevé que reglamentariamente se regulen las especialidades en materia de normas de policía que resulten aplicables a «los buques deportivos o de recreo» (art. 11.3). Si bien es de agradecer esta previsión, en tanto que la aplicación directa a la navegación de recreo de normas claramente pensadas para buques de navegación marítima comercial o mercante resultaba a todas luces desproporcionada, entendemos que el PL quizá podía haber ido más allá, previendo que la náutica de recreo sea objeto de una regulación autónoma e independiente, como así ocurre en países de nuestro entorno, como Italia.

Otra nota que caracteriza a este Capítulo I es la continua remisión a un posterior desarrollo reglamentario, que ha sido justificado en razones técnicas, de política legislativa o simplemente jurídicas.

De las disposiciones en materia de régimen de estancia de los buques en aguas interiores y en puerto ha de destacarse que la entrada de los buques, cualquiera que sea su nacionalidad, en los puertos (art. 13), incluida la arribada forzosa (art. 15), podrá ser prohibida o condicionada por razones de emergencia o por riesgos específicos para la salud pública «de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable», estando la autorización de entrada supeditada al cumplimiento de la citada legislación (art. 13.2 y, en idéntico sentido el art. 74). Guardan íntima relación estas disposiciones con los discutidos lugares, de refugio. En nuestro Derecho, el Real Decreto 210/2004 de 6 de junio, por el que se esta-

blece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, ya había dedicado sus artículos 20 a 24 a regularlos.

Por otro lado, se establece la facultad que la asistirá al Director General de la Marina Mercante para acordar por razones de necesidad o interés público el cierre temporal de aguas interiores, puertos y terminales a la navegación de buques (art. 14). Además, entre otras cuestiones, se regulan las obligaciones y responsabilidades de los capitanes, armadores y consignatarios ante la presencia de polizones a bordo (art. 17), así como las facultades que le asistirían a la administración marítima o portuaria en relación con el amarre o fondeo temporal de buques inactivos (art. 24), la intervención ante naufragios potenciales (art. 25), de desguace de buques (art. 26) o en materia de despacho de buques (art. 29).

Por lo que respecta al régimen general de navegación marítima, si bien se reconoce el derecho de paso inocente de los buques por las zonas españolas de navegación, se establecen a continuación condiciones, excepciones o limitaciones a tal principio por razones fundamentalmente de seguridad así como de protección al medio marino. Expresamente se regula la prohibición de detención y fondeo fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo casos de fuerza mayor. Igualmente se contienen normas específicas para la navegación de submarinos, buques pesqueros o de investigación.

La regulación del Capítulo dedicado a «la lucha contra la contaminación» se inspira en distintos Convenios internacionales de los que España es Estado Parte, al regular sus distintas materias, como la contaminación operacional (regulada por el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, conocido como MARPOL), o la contaminación por vertidos (Convenio de 1972 para la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias), o la contaminación por accidentes o accidental (Convenio de 1969 relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos) y en otros aspectos por el Convenio de 1990 sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

Finalmente, el Título I dedica sus últimos capítulos a introducir una regulación básica de la búsqueda y salvamento de vidas en la mar, de las facultades de interceptación, inspección y detección de buques, en materia de remociones, sobre la navegación de

los buques de Estado, o en materia de obligaciones que se imponen a armadores y capitanes de buques por causa de utilidad pública o de interés social.

### Estatuto jurídico del buque

Bajo el epígrafe «De los vehículos de la navegación», el Título II contiene una completa regulación del estatuto jurídico del buques. Tras unos primeros artículos se refieren como «vehículos de la navegación» tres categorías distintas (buque, embarcación y artefacto naval), atendiendo a su distinta configuración física y dimensiones, se regula de manera detallada la publicidad registral del buque. Se mantiene la dualidad registral, debiendo constar inscritos los buques y embarcaciones en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y en el Registro de Buques y Empresas Navieras dependiente de la Administración marítima. Los redactores del PL han dedicado especial esfuerzo a distinguir las funciones y delimitar la competencia que les corresponden a cada uno de ellos, así como a buscar la necesaria coordinación, imponiendo claras obligaciones en tal sentido, no meras declaraciones de intenciones (art. 116). Por otro lado, se regulan detalladamente los principios que regirán la inscripción de los buques y embarcaciones en la Sección de Buques el Registro de Bienes Muebles: su carácter público, así como los principios de libertad de forma, legalidad, legitimación, fe pública registral e inoponibilidad frente a terceros de los actos sujetos a inscripción que no hayan sido debidamente inscritos o anotados (arts. 123 a 127).

Se regula la documentación que todo buque nacional habrá de llevar obligatoriamente a bordo, que, además de los certificados que correspondan según los convenios internacionales de los que España sea Estado parte, serán el Certificado de Matrícula, la Patente de Navegación, el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y el Certificado de Seguro. Respecto de los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones se prevé la posibilidad de establecer un régimen simplificado de documentación. Igualmente se regulan los requisitos para que los buques puedan obtener la nacionalidad española, ya sea definitiva o temporal, así como los supuestos de cambio de pabellón.

El PL trata por primera vez de las sociedades de clasificación de buques, su papel en el ámbito de la seguridad marítima, así como las responsabilidades en que pudieran incurrir, ya sean contractuales o frente a terceros, materia de especial repercusión

pública tras los accidentes de los petroleros «ERIK» y «PRESTIGE».

El Título II regula con una cierta prolijidad los contratos de construcción naval y de compraventa de buques, teniendo sus normas un marcado carácter dispositivo. No podemos olvidar a este respecto que en la práctica habitual las partes suelen emplear habitualmente distintos formularios de amplia difusión en el mercado internacional, de ahí que el legislador se haya limitado a establecer una serie de normas básicas, pero dispositivas. En materia de contrato de construcción de buques únicamente tendrá la consideración de norma imperativa la no exoneración de responsabilidad del constructor en casos de dolo o limitación o culpa grave.

Finaliza este Título regulando los derechos de garantía sobre el buque. Por lo que respecta a los privilegios marítimos, el legislador ha optado finalmente por efectuar una remisión expresa de a las normas al Convenio de Ginebra de 1993 sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval, si bien ha mantenido un discutible privilegio sobre la flota de los buques explotados por la misma empresa o grupo empresarial, cuando no fuere posible determinar el buque a bordo del cual ha nacido el privilegio relativo a los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la dotación del buque derivados de su contrato de embarque. Por otro lado, se opta por la exclusión de los créditos de sustitución.

Habida cuenta que el PL derogará la Ley de Hipoteca Naval de 1893, se contiene una regulación detallada de las singularidades de la hipoteca naval, y todo sin perjuicio de la remisión a la Ley Hipotecaria en todo lo no regulado en el PL.

### Los sujetos de la navegación

Tras una amplia polémica suscitada por los navieros españoles, el PL ha optado por recoger la figura del «armador» como distinta a la de naviero. Así, por armador se entiende a 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. Por su parte, se define como naviero o empresa naviera a la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales. Mientras que en el concepto de armador se pone el acento en la posesión, en el caso del naviero lo relevante será la explotación del

buque o buques, que no siempre llevará aparejada su posesión. Por otro lado, se establece una presunción «*iuris tantum*» de considerar como armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

Junto a la figura del armador y del naviero, se dedica especial atención a la regulación de la dotación, y dentro de ella a la figura del Capitán, recogiendo las distintas funciones que hoy día desempeña, muy distintas a las que ejercía en el siglo XIX, cuando se promulgó el Código de Comercio.

### Los contratos de utilización del buque

El PL recoge cuatro tipos distintos de contrato de utilización del buque: el contrato de arrendamiento, el de fletamento —figura central de su regulación, que abarca al conocimiento de embarque—, el contrato de pasaje y el de remolque. Para regular esta materia el PL configura al fletamento como genuino contrato de transporte, llegando a su práctica equiparación. Se trata de superar la tradicional discusión doctrinal sobre si el fletamento es o no una figura autónoma del contrato de transporte, decantándose por la segunda postura, esto es, la que identifica contrato de fletamento y contrato de transporte. A este respecto, si bien se entiende que hay excepciones en que la finalidad pretendida con el fletamento de un buque no es necesariamente la prestación de un servicio de transporte, el PL prefiere dejar fuera de ese tipo legal único de fletamento la contratación de buques destinada a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, navegación náutica). En relación con éstos, el PL dedica el artículo 261 a los llamados «contratos de utilización del buque sin transporte», estableciendo una aplicación limitada de las disposiciones reguladoras del fletamento. Sobre esta cuestión se han alzado voces proponiendo que la futura Ley incluya por su singularidad una regulación del llamado «charter náutico», si bien otras opiniones defienden la regulación autónoma de la navegación de recreo, fuera de la futura Ley General.

Objeto de especial discusión han sido las normas que delimitan el régimen de responsabilidad del porteador marítimo. Tras recoger ALGENMAR la solución inspirada en las más modernas técnicamente (aunque poco aceptadas) Reglas de Hamburgo, la aparición de una fuerte oposición de armadores y navieros a acoger en nuestro ordenamiento ese conjunto de normas ajenas a los países de nuestro entorno con contadas excepciones (como los países escandinavos, si bien con matizaciones), ha llevado

al legislador a decantarse finalmente por remitirse al régimen de responsabilidad actualmente vigente en nuestro país, constituido por el conjunto normativo conocido popularmente como «Reglas de La Haya-Visby» (art. 315.2).

Ha de referirse igualmente que una lectura de los distintos artículos que el legislador dedica al contrato de fletamento revela que en su elaboración se han tenido en cuenta los formularios tipo o modelo de contratos utilizados habitualmente en la práctica internacional, y que gozan de mayor difusión. En cualquier caso, sus artículos tienen un marcado carácter dispositivo.

### Contratos auxiliares de la navegación

El Título V del PL recoge una regulación actual del contrato de gestión naval, figura de amplia difusión en la práctica marítima de nuestros días, habiendo tomado en consideración los patrones que siguen los formularios más utilizados (los elaborados por la BIMCO). Como recoge la Exposición de Motivos, en el caso de la gestión naval se trata entre otras cosas —aunque no sólo— de proporcionar auxilio profesional a quienes tras devenir propietarios se han convertido en armadores o navieros sin saberlo, permitiéndoles de ese modo que contraten un experto para que se ocupe de la gestión comercial, náutica, laboral y aseguradora del buque.

Con un afán claramente protector de los terceros que contraten con estos gestores navales, el PL 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, responsabilidad solidaria que, además, es precisamente la regla seguida en el plano de las relaciones extracontractuales. Como sucede con el mismo armador o naviero, tal responsabilidad puede limitarse.

Por lo que respecta al contrato de manipulación portuaria, ha de señalarse que pese a la importancia que las terminales portuarias han desarrollado en nuestros días, hasta la fecha han fracasado los intentos habidos a nivel internacional para que entre en vigor el Convenio sobre Responsabilidad de los empresarios de terminales de transportes en el comercio internacional, hecho en Viena el 19 de abril de 1991. Dada la ausencia de regulación legal de este operador tan fundamental en el tráfico marítimo-portuario, las empresas de carga y descarga o terminales de transporte, el legislador regula el contrato de manipulación portuaria en los artículos 360 a 369 del PL, dedicando especial atención a su

régimen de responsabilidad. Si bien se establece que, en la prestación de sus servicios, estas empresas quedan sujetas a un régimen de responsabilidad por culpa presunta, en contrapartida se les reconoce ahora de manera expresa un derecho a limitar su responsabilidad (art. 365) o a retener las mercancías en su poder en garantía del abono del precio debido por sus servicios (art. 369).

El Título V del PL regula también el contrato de consignación de buques. El legislador ha querido fijar nitidamente que, en aquellos supuestos en que el consignatario contrate en nombre de su principal, no habrá de responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque, salvo que no identifique al armador o naviero en cuyo nombre actúe, debiendo responder solidariamente con él en tales casos (art. 352). Se pretende poner fin de una vez por todas a la histórica, aunque injustificada, imputación de responsabilidad al consignatario por los daños que pudieran sufrir las mercancías durante el transporte marítimo realizado por la naviera a cuyos buques consignara aquel. Una incorrecta definición de naviero en el artículo 586 del C. Comercio (seguida en el art. 3 Ley de Transporte Marítimo de 1949), unida a una desafortunada interpretación jurisprudencial, llevó a equiparar a naviero y consignatario de buques a efectos de responsabilidad. Si bien en los últimos tiempos nuestros Tribunales han dictado distintas resoluciones que superan esa equiparación, es de esperar que el nuevo texto legal, una vez aprobado, permita superar definitivamente esta discusión.

Finalmente, y por lo que se refiere al practicaje, se resalta el carácter de asesoramiento técnico del servicio que presta el práctico al capitán, y, por ende, a su armador, en la realización de las distintas operaciones y maniobras que permitan la entrada y salida de los buques en aguas portuarias en condiciones de seguridad. Ello no obsta para se recalque la obligación de una colaboración recíproca entre práctico y capitán (art. 357), si bien es a éste último quien ostenta la dirección náutica del buque y a quien corresponde la decisión última (art. 358). Siguiendo la línea ya establecida en el Reglamento General de Practicaje de 1996, el PL considera como culpa exclusiva del práctico la producida en todos aquellos aspectos que de él dependen exclusivamente (inexactitud u omisión del asesoramiento necesario, o falta de apoyo técnico debido), imputando, por el contrario, al capitán la falta o defectuoso seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar aquellas que resulten insuficientes, o para descartar

las erróneas. Habida cuenta de la frecuente confluencia de culpas compartidas, la Exposición de Motivos señala que el PL quiere también que, cuando concurra falta del capitán o la tripulación del buque, su armador quede sujeto a soportar los daños propios y venga obligado a resarcir igualmente los ajenos, aclarando el texto legal que todos los sujetos imputables (armador, capitán, práctico) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas (art. 359).

### Los accidentes de la navegación

Bajo esta rúbrica se regulan el abordaje, la avería gruesa, el salvamento, el régimen jurídico aplicable a los bienes naufragados o hundidos y la responsabilidad civil por contaminación.

Respecto del abordaje, el legislador remite esta materia a lo dispuesto en el Convenio de 1910 sobre la materia. Si bien la definición de buque (art. 370) exige la existencia de un choque entre dos buques, la novedad en la regulación se encuentra en extender su ámbito de aplicación a supuestos en que la maniobra de un buque pueda provocar daños a otro sin que medie contacto físico entre ambos (ej.: por efecto de la ola generada), supuestos a los que tradicionalmente no se consideraba como abordaje. Otra novedad notable de la regulación proyectada es el acogimiento del criterio de proporcionalidad en la atribución de responsabilidades en el supuesto de abordaje culpable bilateral (a diferencia de la solución del art. 827 del C. Comercio, que abogaba porque cada parte soportara sus daños propios), si bien se mantiene la responsabilidad solidaria respecto de los daños materiales causados a terceros (art. 372 PL).

Respecto de la avería gruesa, el PL contiene una serie de normas dispositivas que resultan de aplicación supletoria, a falta de pacto entre las partes (art. 387). Por su parte, en materia de salvamento marítimo, el PL se remite al régimen establecido en el Convenio internacional de 1989, que recientemente ha entrado en vigor para España. Destacar que se reconoce que el salvamento puede tener lugar en aguas portuarias («en cualquiera aguas navegables»). Ha de señalarse que conforme a la Disposición Adicional 4ª se atribuye competencia a la jurisdicción ordinaria para conocer de las reclamaciones por salvamento, materia hasta ahora atribuida a los Juzgados Marítimo Permanentes y al Tribunal Marítimo Central, que habrán de desaparecer atendien-

do a la derogación prevista de la Ley 60/62. Y todo ello sin perjuicio de su conocimiento por las Juntas Arbitrales Marítimas que se crearían y que conocerían de estas disputas en caso de acuerdo entre las partes interesadas.

Las normas en materia de salvamento podrán ser también de aplicación a los bienes naufragados. En relación con estos bienes, el PL establece unas normas específicas que regulan los derechos de propiedad y el régimen de las extracciones. En relación con la primera cuestión el PL establece que el hecho del naufragio o hundimiento de un buque o de otros bienes no hace que su propiedad se vea afectada, o que devengan «*res nullius*», sino que sólo cabe abandono por voluntad expresa de su titular (art. 404). Transcurridos tres años desde su hundimiento o naufragio en aguas interiores o en el mar territorial español, el Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien, independientemente que sus titulares sean españoles o extranjeros, salvo que se hubiera interrumpido el plazo de prescripción adquisitiva presentando una solicitud de extracción e iniciando ésta en el plazo concedido (arts. 405 y 406). Idéntica regla se establece para aquellos buques o bienes naufragados o hundidos en la zona económica exclusiva o en alta mar, pero siempre que sean propiedad de españoles.

Por lo que respecta a las extracciones, únicamente señalar que se someten a autorización de la Administración marítima las operaciones de exploración (art. 407) y de extracción (art. 408) de los buques y bienes hundidos en aguas interiores o en el mar territorial españoles.

Finalmente, respecto de la responsabilidad civil por contaminación, únicamente hemos de señalar que esta normativa resultará de aplicación a aquellos supuestos no cubiertos por los Convenios Internacionales de que España sea parte. En su regulación, el PL, si bien sigue el principio de «el que contamina, paga», aunque atenuado (ej.: casos de fuerza mayor), se aparta del Convenio CLC al canalizar todas las responsabilidades hacia «el armador o titular del uso o explotación del artefacto naval en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación».

#### La limitación de responsabilidad

El título VII del PL está dedicado exclusivamente a la limitación de responsabilidad. A lo que es el objeto de esta nota, únicamente señalar que el PL sigue el modelo establecido por el Protocolo de 1996 al Convenio de Londres de 1976 sobre limitación de

responsabilidad (art. 422), declarando su aplicación con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o criminal, o bien en vía administrativa. Respecto de las sumas máximas de limitación, ha de destacarse que el PL establece límites de responsabilidad especiales para buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas (art. 429.2), habiéndose adecuado esos límites a la reserva que efectuó al respecto España al ratificar el Protocolo de 1996. Por último, señalar que el PL se decanta por considerar un requisito necesario para poder alegar el derecho a limitar la previa constitución del fondo de limitación (art. 433).

#### Seguro marítimo

Nos remitimos aquí íntegramente al artículo específico que fue publicado en el número extraordinario de Actualidad Jurídica en Homenaje al Profesor D. Rodrigo Uría González. Únicamente recordar que frente al marcado carácter imperativo de la Ley 50/80, de Contrato de Seguro, aplicable al contrato de seguro terrestre y del contrato de seguro en general, las disposiciones del PL en materia de seguro marítimo destacan por su carácter dispositivo y por el respeto al principio de autonomía de la voluntad, salvo en supuestos excepcionales.

#### Especialidades procesales

Bajo este epígrafe, el Título IX del PL, dedica su articulado a regular el embargo preventivo de buques (siguiendo las disposiciones del Convenio de Ginebra de 1999, que España aún no ha ratificado), la venta forzosa de buques, el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos o el específico en materia de extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Respecto de la regulación del embargo preventivo, ha de destacarse que dicha medida cautelar consistirá en la inmovilización del buque en el puerto en que se encuentre (con ciertas salvedades tratándose del embargo preventivo de buques españoles a instancia de acreedores con residencia habitual en España), sustituyendo el requisito del «*fumus boni iuris*» de nuestra LEC por la «mera alegación» de uno de los créditos marítimos enumerados en el art. 500 (art. 500.2), y presumiendo la existencia del «*periculum in mora*» (art. 506). Por otro lado, será Juez competente a elección del actor el tribunal con competencia objetiva para conocer de la pretensión principal, o el del puerto o lugar en que se encuentre el buque o aquél al que se espera que el buque arribe (art. 499).

Especialmente novedosa es la regulación del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos, que viene a colmar una laguna existente en nuestro ordenamiento jurídico. Dada la remisión que el Convenio de Londres de 1996 efectúa al derecho interno en materia procedimental, entre otras normas, el PL atribuye la competencia jurisdiccional al Juez de lo mercantil que esté conociendo de cualquier reclamación limitables presentada contra el titular del derecho a limitar (art. 521), reitera la necesidad de constitución del fondo de limitación por quien invoque al derecho a limitar (art. 521.1), su tramitación en pieza separada del pleito principal (art. 522.2), el contenido de la solicitud de constitución del fondo de limitación (art. 524) o el nombramiento de un comisario-liquidador (art. 527).

TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS (\*)

#### LA CESACIÓN DE LA COMUNIDAD DE BIENES ORDINARIA POR DIVISIÓN DE LA COSA COMÚN Y EL NUEVO LIBRO QUINTO DEL CÓDIGO CIVIL DE CATALUÑA

En fecha 24 de mayo de 2006 el Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña ha publicado el Libro Quinto del Código Civil de Cataluña (C.C.C.), en el marco de un proceso que en su Exposición de Motivos se autodefine como necesario «*para superar las interpretaciones restrictivas de las competencias exclusivas que corresponden a la Generalitat en materia de conservación, modificación y desarrollo del derecho civil catalán*».

Lo cierto es que esas competencias, recogidas en el artículo 149.1.8º de la Constitución Española, se refieren exclusivamente al ámbito de la legislación civil, por lo que dejo aquí solo apuntado, porque no es el objeto de este artículo, los problemas que plantea parte del articulado del citado Libro Quinto del C.C.C. cuando interfiere en materias típicas de la legislación mercantil que, ex artículo 149.1.6º de la Constitución Española, forman parte de las competencias exclusivas del Estado.

Pues bien, adentrándonos en el tema que nos ocupa hay que dejar sentado que, hasta la fecha de entrada en vigor del Libro Quinto C.C.C., la regulación del régimen de comunidad de bienes en Cataluña se

regía con carácter general por lo dispuesto en los artículos 392 y siguientes del Código Civil estatal, sin perjuicio de algunas especialidades del derecho foral circunscritas al ámbito de las relaciones familiares (división de comunidad en casos de ruptura matrimonial, extinción de usufructos, etc.).

El nuevo texto autonómico regula de forma novedosa, entre muchas otras, las situaciones de comunidad ordinaria, es decir, el condominio indiviso de raíz romana o la comunidad por cuotas.

El artículo 551-1 C.C.C. establece que existe comunidad cuando dos o más personas comparten de forma conjunta y concurrente la propiedad de un mismo bien o un mismo patrimonio, entendiéndose por bien las cosas (esto es, los objetos corporales susceptibles de aprobación) y los derechos patrimoniales.

La comunidad puede constituirse mediante negocio jurídico entre partes, usucapión, disposiciones por causa de muerte y por Ley, y puede extinguirse por múltiples causas, entre las cuales destaco la división de la cosa común por ser el objeto del presente artículo.

Pero lo que es, a nuestro juicio, singularmente novedoso son algunas de las reglas contenidas en el artículo 552 C.C.C. para disciplinar la extinción de la comunidad.

En efecto, hasta la fecha, la legislación aplicable (artículo 392 y siguientes del Código Civil estatal) dispensaba un trato igualitario a los condóminos, de tal manera que, por lo que se refiere a los bienes indivisibles, a falta de acuerdo, el bien objeto de la indivisión debía venderse, y repartirse el precio entre los comuneros (artículo 404 del Código Civil estatal) a instancia de cualquiera de ellos, que, en base a lo dispuesto en el artículo 1062 del Código Civil estatal (al que remite el artículo 406 del Código Civil estatal), por minoritario que fuere, podía forzar su enajenación en pública subasta, en el marco del correspondiente proceso, sin que el Juzgador pudiera hacer otra cosa que designar al perito que hubiere de valorar el bien a efectos de fijar el tipo de salida de la subasta.

Vaya por delante mi opinión de que la solución del Código Civil estatal ha propiciado, y lo sigue haciendo, que comuneros muy minoritarios fueren su salida de la indivisión con la amenaza de un litigio cuyo final, el precio del remate, no suele ser equivalente, por inferior, al valor real o de mercado.

Lo cierto es que el Libro Quinto C.C.C. viene a romper con esa tradición igualitaria que otorga

(\*) Abogado del Área de Mercantil de Uría Menéndez (Barcelona)