



Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio,
de Navegación Marítima

URÍA MENÉNDEZ

ADVERTENCIA

La presente Guía tiene una finalidad exclusivamente divulgativa en relación con aquellos aspectos de Derecho marítimo contenidos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

En consecuencia, la información y comentarios que aquí se reflejan son meramente consultivos y no constituyen asesoramiento jurídico de ningún tipo.

La presente Guía está actualizada a 28 de noviembre de 2014. URÍA MENÉNDEZ no asume compromiso alguno de actualización o revisión de su contenido.

Obra realizada bajo la coordinación de Tomás Fernández-Quirós Tuñón, Julio López Quiroga, y Alfredo Cabellos Ballenilla, por el Grupo de Práctica de Marítimo, Transporte y Logística de URÍA MENÉNDEZ.

Colaboradores:

Carlos López-Quiroga Teijeiro, Luz Martínez de Azcoitia, Ana Pocklington Vicente, Hannah de Bustos Lanza, Sofía Rodríguez Torres y Fernando de Castro de Miguel.

DATOS DE CONTACTO

MARÍTIMO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Carlos López-Quiroga Teijeiro
T: +34 91 586 07 68
carlos.lopezquiroga@uria.com

Tomás Fernández-Quirós Tuñón
T: +34 91 586 07 62
tomas.fernandezquiros@uria.com

Julio López Quiroga
T: +34 91 586 05 58
julio.lopezquiroga@uria.com

Alfredo Cabellos Ballenilla
T: +34 91 586 05 47
alfredo.cabellos@uria.com

Luz Martínez de Azcoitia
T: +34 91 586 07 68
luz.martinezazcoitia@uria.com

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	11
2. LA ORDENACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	13
2.1. El objeto y la aplicación de la regulación sobre la ordenación administrativa	13
2.2. La estancia de los buques en aguas interiores y puertos españoles.....	13
2.3. La navegación por los espacios marítimos españoles	14
2.4. La extensión de la jurisdicción española	15
3. LOS VEHÍCULOS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	17
3.1. La clasificación de los vehículos de la navegación	17
3.2. El régimen registral de los vehículos de la navegación y la documentación del buque	17
3.3. La seguridad de los buques.....	19
3.4. El contrato de clasificación	20
3.5. El contrato de construcción naval.....	20
3.6. El contrato de compraventa del buque	22
3.7. Los créditos marítimos privilegiados	23
3.8. La hipoteca naval	24
4. LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN	27
4.1. El armador	27
4.2. El condominio naval.....	28
4.3. La dotación del buque.....	28
4.4. El capitán del buque.....	30
5. LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE	31
5.1. El contrato de arrendamiento del buque	31
5.2. El contrato de fletamento	33
5.2.1. Las modalidades de transporte marítimo de mercancías.....	33
5.2.2. Las obligaciones del porteador	34
5.2.3. Las obligaciones del fletador.....	35
5.2.4. El conocimiento de embarque	37
5.2.5. La terminación anticipada del contrato de fletamento.....	38

5.2.6. La responsabilidad del porteador	39
5.3. El contrato de pasaje	42
5.4. El contrato de remolque.....	44
5.5. El contrato de arrendamiento náutico.....	46
6. LOS CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN	49
6.1. El contrato de gestión naval.....	49
6.2. El contrato de consignación de buques	50
6.3. El contrato de practicaje.....	50
6.4. El contrato de manipulación portuaria	51
7. LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN	53
7.1. El abordaje.....	53
7.2. La avería gruesa.....	55
7.3. El salvamento marítimo	55
7.4. La recuperación de buques y bienes hundidos	57
7.5. La responsabilidad civil por contaminación marítima.....	58
8. LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD	61
9. EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO	65
9.1. Consideraciones generales	65
9.2. El seguro de buques.....	68
9.3. El seguro de mercancías	69
9.4. El seguro de responsabilidad civil	70
10. LAS ESPECIALIDADES PROCESALES MARÍTIMAS.....	73
10.1. La competencia judicial	73
10.2. El embargo preventivo del buque	74
10.3. La venta forzosa del buque	76
10.4. El procedimiento de limitación de la responsabilidad.....	77
11. LA CERTIFICACIÓN PÚBLICA DE EXPEDIENTES MARÍTIMOS.....	81
11.1. La protesta de mar por incidencias en el viaje	81
11.2. La liquidación de la avería gruesa.....	82
11.3. El depósito y venta de las mercancías y equipajes	82
11.4. La amortización del conocimiento de embarque.....	83
11.5. La venta de mercancías averiadas.....	83

¿Qué normas deroga la LNM?

Con fecha 25 de septiembre de 2014 entró en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima ("LNM"), que fue publicada en el B.O.E. del día siguiente.

La entrada en vigor de la LNM supone la derogación (disposición derogatoria única de la LNM), entre otras, de: (a) la regulación que, sobre el comercio marítimo, se contenía en el libro III del Código de Comercio así como los artículos de dicho cuerpo legal que establecían los plazos de prescripción de las acciones nacidas del negocio marítimo (artículos 951 a 954 del Código de Comercio); (b) la conocida como Ley del Transporte Marítimo de 22 de diciembre de 1949; (c) la Ley de Hipoteca Naval de 21 de agosto de 1893; (d) la disposición final vigésima sexta de la Ley de Enjuiciamiento Civil (que había sido incorporada mediante Real Decreto-ley 12/2011) que regulaba los embargos preventivos de buques; (e) la Ley 60/1962 sobre auxilios y salvamentos (y su Reglamento aprobado por Decreto 984/1967), excepto su título II, que continúa en vigor, si bien manteniendo su calificación de norma reglamentaria (tal y como ya se declaraba en la disposición final tercera del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ("LPEMM")); (f) la regulación sobre conferencias marítimas y consejos de usuarios de servicios regulares conferenciados que se contenía en los artículos 261 y 261 de la LPEMM.

¿Qué regula la LNM?

La LNM viene a regular las principales instituciones del Derecho de la navegación marítima. Pero conviene señalar que no establece una regulación completa de dicha disciplina jurídica que, en consecuencia, sigue regulándose también en otras normas del ordenamiento jurídico. Por ello, la propia LNM prevé la elaboración, en el plazo de tres años, de un Código de la Navegación Marítima en el que se refundan el texto de la LNM y otras normas reguladoras de las instituciones marítimas (disposición final novena de la LNM), tales como (a) los convenios

internacionales a los que la propia LNM se remite y (b) la LPEMM (particularmente, por lo que se refiere a la marina mercante).

Conviene señalar que, por lo que se refiere a la navegación marítima, la vigente redacción de los artículos 562-1 y 642-1 del Anteproyecto de Ley del Código Mercantil remiten la regulación del transporte marítimo y del conocimiento de embarque a la LNM, por lo que la aprobación, en su caso, de aquel compendio normativo no ha de afectar a lo ahora regulado en la LNM o en el anunciado Código de la Navegación Marítima.

¿Cuál es el objeto de la LNM?

Desde un punto de vista objetivo, la LNM tiene por objeto regular las situaciones, actos y relaciones jurídicas nacidas por razón de la navegación marítima. Se entiende por navegación marítima, sujeta a la LNM, aquélla que se realiza por las aguas del mar y, en su caso, también por las aguas continentales accesibles a los buques desde el mar, pero solamente hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas o, en los ríos navegables, en los tramos donde existan puertos de interés general (art. 1 de la LNM).

¿Cuándo se aplica la LNM?

Siendo el comercio marítimo un sector eminentemente internacional, a falta de previsión expresa en la propia LNM (como, por ejemplo, los arts. 4 y 384), ésta será de aplicación cuando la norma de conflicto aplicable a cada relación jurídica en particular (Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II), Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), etc.) remita a la ley española.

En todo caso, las normas de la LNM se supeditan a la preferente aplicación de lo establecido en los tratados internacionales y en el Derecho de la Unión Europea. Con esta salvedad, en aquellas cuestiones no reguladas por la LNM se aplicarán, con carácter supletorio, tanto las leyes y reglamentos que la complementen, como los usos y costumbres marítimos (a los que expresamente se remiten diversas disposiciones de la LNM, esencialmente, al regular el contrato de fletamento); a falta de ello, y no siendo posible la aplicación analógica de la LNM, se aplicará el Derecho común (art. 2 de la LNM).

Con carácter general, y excepto en aquellos supuestos en los que expresamente se prevea su aplicación (arts. 5, 359 de la LNM), la LNM no resultará aplicable a los buques de Estado (incluidos los buques de guerra) (art.3 de la LNM). Son buques de Estado tanto los afectos a la Defensa Nacional como aquellos otros que, siendo de titularidad o uso público, estén destinados a prestar exclusivamente servicios públicos de carácter no comercial. Dentro de esta categoría de buques de Estado, se consideran buques de guerra a aquellos adscritos a las Fuerzas Armadas, con signos exteriores distintivos de esta categoría de buques, que se encuentran al mando de un oficial de la Armada y tripulados por una dotación sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas. A estos efectos, compete al Ministerio de Defensa regular la lista oficial de buques de la Armada (disposición adicional sexta de la LNM).

2.1. El objeto y la aplicación de la regulación sobre la ordenación administrativa

¿Cuál es el objeto de la regulación en materia de ordenación?

En realidad, el título I de la LNM solamente recoge indicaciones generales en materia de policía de la navegación marítima. Se trata, esencialmente, de meros principios, sin pretender establecerse una regulación completa sobre la materia. Como tales, su desarrollo ha de encontrarse en otras normas legales (particularmente, en la LPEMM) y reglamentarias, cuando no en convenios internacionales (principalmente, el Convenio de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982 sobre el Derecho del Mar).

¿A qué buques se aplica la regulación sobre policía de la navegación?

Con carácter general, estos enunciados establecidos en la LNM han de ser observados por todos los buques (embarcaciones y artefactos navales) nacionales cualquiera que fuere el lugar en que se encuentren (incluidos los buques de Estado españoles, con excepción de los buques de guerra). También por los buques extranjeros si bien, en este caso, cuando naveguen o se encuentren en aquellos espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva) (arts. 4, 5 y 6 de la LNM).

2.2. La estancia de los buques en aguas interiores y puertos españoles

¿Qué buques pueden acceder y permanecer en los puertos españoles?

Todos los buques podrán acceder a los puertos españoles abiertos al tráfico, previo cumplimiento de los requisitos exigibles en la legislación que resulte aplicable y obtención de la autorización por la Administración portuaria correspondiente (arts. 7 y 51 de la LNM, en relación, entre otros, con la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el

procedimiento integrado de escala de buques dictada de conformidad con el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos).

El acceso a puerto de un buque en arribada forzosa, además, exige comunicar las circunstancias que la han motivado (art. 9.1 de la LNM) y, en caso de arribada a puertos o lugares de refugio en condiciones potencialmente contaminantes, también cumplir con los requisitos que pudieren imponerse (art. 9.2 de la LNM, en relación con el art. 299 de la LPEMM y con el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo).

Igualmente, y sujeto al cumplimiento de las normas portuarias y demás que resulten de aplicación, se permitirá la estancia de los buques en muelles y terminales de carga, descarga, embarque o desembarque (art. 10 de la LNM). En todo caso, el acceso a puerto y estancia del buque en muelle queda condicionado ante determinadas circunstancias: buques de propulsión nuclear (art. 13 de la LNM), buques que transporten sustancias radioactivas (art. 14 de la LNM) o mercancías peligrosas (art. 15 de la LNM), buques que hayan de permanecer inactivos (art. 16 de la LNM), etc.

¿Qué requisitos debe cumplir un buque para zarpar de un puerto español?

La salida del buque de un puerto español, por su parte, está sujeta a la previa autorización que ha de otorgar la Administración Marítima conforme a las normas aplicables al despacho (art. 18 de la LNM, en relación con la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho).

2.3. La navegación por los espacios marítimos españoles

¿Cuál es el régimen aplicable a la navegación por los espacios marítimos españoles?

La navegación por los espacios marítimos españoles (en paso lateral o para entrar y salir de instalaciones portuarias españolas) se sujeta a lo establecido en el Convenio sobre el Derecho del Mar, sin perjuicio de las normas de la LNM o demás disposiciones que pudiesen resultar aplicables, entre ellas, en materia de defensa, seguridad, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración (arts. 19 y 38 de la LNM) o de las especialidades establecidas, entre otros, en relación con los buques pesqueros (art. 24 de la LNM). El derecho a navegar por los espacios marítimos españoles no contempla el de detenerse o fondear en ellos (arts. 21 y 37.3 de la LNM).

La navegación, en todo caso, deberá ajustarse a las reglas establecidas en el Convenio de Londres de 20 de octubre de 1972 por el que se aprueba el Reglamento Internacional para prevenir abordajes (art. 27 de la LNM).

¿Cuándo se puede restringir el derecho de navegación?

El derecho de navegación puede restringirse o limitarse por razón de la realización de operaciones navales, conservación de la biodiversidad, protección del patrimonio subacuático, etc. y, en todo caso, prohibirse cuando el paso por la mar territorial no sea inocente (arts. 20, 37.1 de la LNM). Así, no se considera inocente el paso de buques extranjeros por la mar territorial cuando lleven a cabo actividades de investigación marina sin autorización (arts. 25 y 26 de la LNM), de pesca (art. 24.4 de la LNM), submarinas (arts. 22.3 y 53 de la LNM) o que puedan

averiar instalaciones o que realicen o amenacen producir una contaminación, etc. (arts. 39 y 52 de la LNM). Además, por razones de interés general, podrá suspenderse el derecho de paso inocente en determinadas zonas de la mar territorial (art. 42 de la LNM).

¿Qué obligaciones asume la Administración en materia de seguridad de la navegación?

Sin perjuicio del deber que se impone a los capitanes de informar a las autoridades sobre los peligros que pudiesen advertir durante la navegación (hielos, derrelictos, temporales extraordinarios, etc.) (art. 29 de la LNM), la Administración deviene responsable de informar de los peligros que afectaren a la seguridad marítima, de establecer y mantener el servicio de señalización marítima, de elaborar las publicaciones que ayudan a la navegación (art. 28 de la LNM) y, en las aguas interiores y en la mar territorial, de definir e implantar los sistemas de ordenación del tráfico (art. 30 de la LNM).

¿Qué medidas específicas se establecen en materia de lucha contra la contaminación marítima?

En materia de lucha contra la contaminación marítima, la LNM prevé el establecimiento de un plan nacional por parte de la Administración Marítima (art. 32 de la LNM, en relación con los arts. 263 y 264 de la LPEMM, el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, la Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino y la Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación) y regula los términos conforme a los cuales la Administración Marítima prestará la necesaria colaboración a las autoridades de otros estados (art. 34 de la LNM). Además, se impone a los capitanes de los buques españoles (y extranjeros que naveguen por espacios marítimos españoles) la obligación de notificar cualquier suceso de contaminación del que tuvieren conocimiento (art. 33 de la LNM).

¿Es responsable la Administración por la indebida paralización de un buque?

La Administración deviene patrimonialmente responsable de los daños causados por las detenciones o demoras innecesarias de los buques que sean consecuencia de las medidas adoptadas por aquella en ejercicio de las facultades en materia de navegación por los espacios marítimos (art. 36 de la LNM).

2.4. La extensión de la jurisdicción española

¿Tienen jurisdicción civil los tribunales españoles respecto de buques extranjeros en puertos españoles?

La LNM declara que los tribunales españoles extienden su jurisdicción penal y civil sobre aquellos buques extranjeros que se encuentren en aguas interiores o puertos nacionales o, una vez abandonadas tales aguas, naveguen por la mar territorial o, fuera ya de ésta, sólo si es en ejercicio del derecho de persecución (art. 12 de la LNM).

Al margen de estos supuestos, no podrá ejercerse jurisdicción civil sobre dichos buques cuando se limiten a pasar por la mar territorial, salvo que hayan fondeado o se hayan detenido voluntariamente, o por las obligaciones contraídas durante su paso horizontal, en cuyo caso podrán adoptarse frente a ellos medidas cautelares o ejecutivas (art. 43 de la LNM).

¿Tienen jurisdicción penal los tribunales españoles respecto de buques extranjeros en la mar territorial española?

En la mar territorial la jurisdicción penal española se rige por lo previsto en la Ley Orgánica del Poder Judicial, en los convenios que resulten de aplicación y en el Convenio sobre el Derecho del Mar; ello no impide que los órganos jurisdiccionales puedan llevar a cabo determinadas actuaciones en relación con los delitos cometidos a bordo de buques extranjeros cuando así fuesen requeridos por el capitán o por los representantes diplomáticos o consulares del país de la bandera del buque (arts. 44, 45 y 46 de la LNM).

En todo caso, y con carácter general, se reconoce la inmunidad jurisdiccional de los buques de Estado extranjeros (art. 50 de la LNM).

3.1. La clasificación de los vehículos de la navegación

¿A qué se denominan vehículos de la navegación?

A diferencia del ordenamiento hasta ahora vigente, que se refería al buque como objeto de su regulación (aun cuando ofreciendo un concepto amplísimo de buque en el que se englobaba cualquier artilugio con notas de navegabilidad y flotabilidad), la LNM instaura un nuevo concepto: el de vehículos de la navegación. Conforman los vehículos de la navegación: (a) los buques, (b) las embarcaciones y (c) los artefactos navales. Las plataformas fijas quedan al margen de esta categoría.

El buque se define como toda estructura con cubierta corrida y una eslora igual o superior a 24 metros, con aptitud para navegar por el mar y para transportar personas o cosas (art. 56 de la LNM); dentro de este concepto también se incluye el buque en construcción. Por su parte, la embarcación (excluidas las unidades menores) se diferencia del buque en que carece de cubierta corrida o tiene una eslora inferior a 24 metros (art. 57 de la LNM). El artefacto naval se define como toda construcción flotante situada en un punto fijo, destinada a actividades distintas de la navegación, aunque tenga capacidad para navegar (art. 58 de la LNM).

Por su parte, los vehículos de la navegación son bienes muebles registrables (en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro de Bienes Muebles), compuestos, complejos e identificables (art. 60 de la LNM). Las plataformas fijas, por el contrario, se califican como bienes inmuebles (arts. 59 de la LNM y 334.9º del Código Civil).

3.2. El régimen registral de los vehículos de la navegación y la documentación del buque

¿Qué sistema registral se establece en la LNM?

La LNM prevé un sistema dual de registro (art. 65 de la LNM), descartándose la idea de la unificación registral por considerarse dificultosa y poco operativa. Ahora bien, lo cierto es

que la regulación registral de la LNM se limita, esencialmente, a establecer los principios aplicables al Registro de Bienes Muebles, delegando su desarrollo normativo al reglamento que se dicte y declarándose de aplicación supletoria la legislación hipotecaria (art. 67 de la LNM), dejando la regulación del Registro de Buques y Empresas Navieras a las normas sobre la marina mercante (art. 251 de la LPEMM) y a aquellas disposiciones reglamentarias dictadas sobre la materia (particularmente, el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo y el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo).

¿Cómo se regula el abanderamiento de los buques?

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar pabellón español a un buque y le concede la nacionalidad española (arts. 88 y 90 de la LNM, en relación con el art. 252 de la LPEMM). En otras palabras, determina el estatuto jurídico y la sujeción del buque al ordenamiento jurídico en cuestión. Bajo Derecho español, un buque que arbore pabellón patrio únicamente podrá disfrutar de la nacionalidad española, a salvedad de los supuestos de abanderamiento temporal (arts. 91, 92 y 94 a 96 de la LNM); así las cosas, para obtener la matrícula en el Registro de Buques y Empresas Navieras es preciso acreditar la baja en el registro de origen.

¿Cuál es la regulación de la inscripción de los buques en el Registro de Bienes Muebles?

Los buques, las embarcaciones y los artefactos navales se inscribirán: en el Registro de Buques y Empresas Navieras de cara a su matriculación, abanderamiento y control administrativo (art. 65.2 de la LNM); y en el Registro de Bienes Muebles, en su Sección de Buques, sus titularidades y gravámenes con el fin de proporcionar seguridad a los negocios jurídicos llevados a cabo sobre ellos, con la salvedad de los buques y embarcaciones de recreo o deportivas, en los que la inscripción en este último se presenta como potestativa (arts. 65.1 y 69 de la LNM). De igual forma se deberán inscribir en el Registro de Bienes Muebles los buques y embarcaciones en construcción cuando vayan a ser hipotecados, sin que se exija, para su inscripción potestativa, un avance constructivo que represente un mínimo de inversión (arts. 69.3, 109 y 131 de la LNM).

El Registro de Bienes Muebles se rige por el sistema de folio real. En él se inscribirá el dominio y gravámenes impuestos sobre el buque, las embarcaciones y los artefactos navales (art. 70 de la LNM). La solicitud de inmatriculación de un buque en el Registro de Bienes Muebles deberá ir acompañada de una certificación emitida por el Registro de Buques y Empresas Navieras donde conste su matriculación en el citado registro y se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial o administrativa donde conste el título de adquisición, siendo así que su primera inscripción será la de dominio (arts. 71 y 73.1 de la LNM).

La inscripción del buque en el Registro de Bienes Muebles produce efectos de oponibilidad *erga omnes* de los actos y contratos inscritos al amparo del principio de publicidad material (art. 77 de la LNM). Además, resultan de aplicación el resto de principios registrales, a saber: (a) tracto registral (art. 71.2 de la LNM); (b) publicidad formal (art. 72 de la LNM); (c) principio de legalidad en su aspecto de calificación registral (art. 74 de la LNM); (d) legitimación (art. 75 de la LNM); y (e) fe pública registral (art. 76 de la LNM).

Para obtener la baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras y el cambio de pabellón a uno extranjero, será preciso que se hayan cancelado en el Registro de Bienes Muebles todas

las cargas y gravámenes o se haya anotado en éste, en su caso, el consentimiento escrito de todos los acreedores (titulares de hipoteca, cargas o gravámenes inscritos) sobre la baja registral (art. 93 de la LNM). El folio del buque se cancelará en el Registro de Bienes Muebles mediante diligencia de cierre, pero sólo cuando se hayan cancelado todas las cargas y gravámenes inscritos (o, en su caso, se haya anotado el consentimiento de los acreedores), y una vez el Registro de Buques y Empresas Navieras haya comunicado al Registro de Bienes Muebles la baja del buque (art. 71.3 de la LNM).

¿Qué documentos deben llevar a bordo los buques nacionales?

La LNM lista aquellos documentos básicos que han de llevar a bordo los buques nacionales, sin perjuicio de, además, tener que portar aquellos otros exigidos en otras normas, tanto nacionales como internacionales, incluidas las disposiciones de la propia LNM (arts. 40, 102, 161 y 167 de la LNM). Los documentos ahora referidos son: (a) el Certificado de Matrícula (art. 79 de la LNM); (b) la Patente de Navegación (arts. 80 y 89 de la LNM), (c) el Rol de Despacho y Dotación (arts. 81 y 159); (d) el Diario de Navegación, reiteradamente referido en la LNM (art. 82 de la LNM); (e) el Cuaderno de Bitácora (art. 83 de la LNM); y (f) el Cuaderno de Máquinas (art. 84 de la LNM). Estos tres últimos han de llevarse en la forma prevista en la LNM (art. 85 de la LNM) y conservarse durante, al menos, un año (art. 86 de la LNM).

Toda persona que acredite un interés legítimo, tendrá derecho a obtener copia de los correspondientes asientos del Diario de Navegación pudiendo, en última instancia, cursar tal solicitud a través de la Capitanía Marítima del lugar de la matrícula o de donde se encuentre el buque (arts. 87 y 187 de la LNM).

3.3. La seguridad de los buques

¿Qué normas regulan la seguridad de los buques?

La LNM establece unas normas, de carácter general, sobre la seguridad de los buques y embarcaciones, dejando las especialidades correspondientes a los artefactos navales a ulterior desarrollo reglamentario (art. 107 de la LNM). Estas normas han de ser complementadas con aquellas vigentes que tienen por objeto regular esta misma materia: particularmente, la LPEMM y el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

¿A quién se atribuye la competencia en materia de seguridad de los buques?

Se atribuye a la Administración Marítima el control técnico y la inspección del cumplimiento de las normas en materia de seguridad y prevención de la contaminación (arts. 98 y 99 de la LNM), así como la competencia para la emisión de los certificados exigidos en esta materia a los buques que enarbolan pabellón nacional (art. 101.1 de la LNM). Sin perjuicio de ello, se prevé la posible autorización para la realización de determinadas funciones atribuidas a dicha Administración a favor de las sociedades de clasificación reconocidas, en los términos establecidos en el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (art. 101.2 de la LNM).

¿Qué consecuencias conlleva el incumplimiento de las normas de seguridad de los buques?

El incumplimiento de las normas de seguridad o la carencia o extinción de la vigencia de los certificados exigibles, puede conllevar la prohibición para navegar a los buques nacionales

(arts. 100 y 103.2 de la LNM), siendo responsabilidad del armador la falta de dichos certificados y, subsidiariamente, de las personas designadas conforme al Código ISM (art. 103.3 de la LNM).

También podrán ser detenidos los buques extranjeros surtos en puertos españoles cuando, inspeccionados conforme a las normas internacionales o, particularmente, según lo establecido en el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (modificado por el Real Decreto 1004/2014), se adviertan defectos que afecten a la navegación segura del buque, al medio ambiente o al Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo de 23 de febrero de 2006 (arts. 104 y 105 de la LNM).

Por el contrario, la tenencia de los certificados sienta la presunción *iuris tantum* del correcto estado del buque (art. 103.1 de la LNM).

3.4. El contrato de clasificación

¿Cómo se define el contrato de clasificación?

Novedosa (aunque escasa) resulta la regulación de la LNM sobre el contrato de clasificación que se define como aquel en virtud del cual una sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumple con las reglas de clase (certificación de clase).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad de las sociedades de clasificación?

Contractualmente, la sociedad de clasificación será responsable de los daños causados por la negligencia en la inspección o en la emisión de los certificados y, por tanto, conforme al régimen de culpa probada (como ya declarase la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 2003). Extracontractualmente, responderá frente a terceros conforme a las normas de la culpa aquiliana establecidas en el ordenamiento jurídico común –arts. 1902 y siguientes del Código Civil– (art. 106 de la LNM).

3.5. El contrato de construcción naval

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable al contrato de construcción naval?

La LNM, haciéndose eco de la práctica contractual, ofrece reglas hermenéuticas y regula, en síntesis, el régimen de traslación de la propiedad del buque y de transmisión del riesgo, obligaciones de las partes, régimen de responsabilidad y plazos de prescripción bajo el contrato de construcción; todos ellos aplicables a las embarcaciones y artefactos navales (art. 116 de la LNM) y, supletoriamente, a los contratos de reparación y remodelación naval de relevante envergadura (art. 108.3 de la LNM).

Para todo ello, se establece un régimen de naturaleza dispositiva, con la salvedad de la imposibilidad de exoneración de responsabilidad del constructor en caso de vicios constructivos derivados de negligencia grave o dolo que, en tales casos, deviene irrenunciable (arts. 108.2 y 113.4 de la LNM).

¿Cuáles son los requisitos formales del contrato de construcción naval?

La LNM exige que el contrato se documente por escrito y, en caso de inscripción en el Registro de Bienes Muebles, que se otorgue en escritura pública (art. 109 de la LNM). Además, se

establecen reglas de interpretación que dictan que, en caso de discrepancia, el contrato de construcción prevalece sobre las especificaciones y éstas sobre los planos constructivos (art. 111 de la LNM).

¿Cuándo se transmite la propiedad y el riesgo del buque bajo el contrato de construcción naval?

La propiedad de un buque se transmite con su entrega (art. 110.1 de la LNM). Además, el constructor asumirá los riesgos (*periculum rei* y *periculum obligationis*) sobre el buque en construcción hasta su traspaso posesorio (*res perit domino*), salvo cuando la pérdida fuese debida a la mala calidad de los materiales aportados por el comitente o en los supuestos de *mora accipiendi* (artículo 114.2 de la LNM). Cuando los materiales y equipos sean suministrados por el comitente, la propiedad de éstos se transmite con su integración en el buque (art. 110.2 de la LNM).

¿Cuáles son las obligaciones de las partes de un contrato de construcción naval?

En cuanto a las obligaciones de las partes, el constructor está obligado a entregar un buque de las características pactadas en el lugar y fecha convenidos (art. 112 de la LNM). El retraso culpable (e irrazonable) permite reclamar daños y perjuicios, si excede de 30 días y, en el caso de superar los 180 días, se entiende, *ex lege* y salvo pacto en contrario, como un incumplimiento de entidad tal que faculta la resolución (art. 112.2 de la LNM).

Por su parte, el comitente tiene las obligaciones de recibir el buque y de pagar el precio estipulado: bien a la entrega del buque o, lo que es más habitual, mediante pagos parciales contra la ejecución de cada hito constructivo (art. 114.1 de la LNM). El incumplimiento grave del constructor de entregar un buque conforme con lo pactado enerva la obligación del comitente de recibir el buque (art. 112.3 de la LNM). Evidentemente, cualquier negativa injustificada del comitente a tomar entrega del buque habilita al constructor para reclamar daños y perjuicios (art. 112.4 de la LNM). Además, y en garantía del pago del precio debido, se reconoce un derecho de retención para los titulares de créditos derivados de la construcción, reparación o reconstrucción (art. 139 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad del constructor naval?

La LNM establece un régimen de responsabilidad por defectos en la construcción del buque que puede resumirse de la siguiente manera: los defectos manifiestos son reparados por el constructor y denunciados por el comitente nada más percibirlos; los vicios ocultos deben denunciarse por el comitente en el plazo de un año desde la entrega (art. 113 de la LNM). Todo defecto faculta al comitente para reclamar daños y perjuicios pero si éste hace al buque inadecuado para su uso normal (en función de lo pactado) puede instarse la resolución contractual (*aliud pro alio*).

¿Cuál es el plazo de prescripción de las acciones nacidas del contrato de construcción naval?

La LNM establece un plazo de prescripción de tres años tanto para las acciones derivadas del incumplimiento del contrato de construcción por el constructor, como para las nacidas de la falta de pago del precio de construcción por el comitente (sin referencia alguna a cualesquiera otros incumplimientos por parte de éste) (art. 115 de la LNM).

3.6. El contrato de compraventa del buque

¿Cuál es el ámbito de aplicación de la regulación del contrato de compraventa de un buque?

El régimen previsto para el contrato de compraventa del buque en la LNM, resultará, asimismo, de aplicación a las embarcaciones y a los artefactos navales; también a aquellos otros negocios jurídicos que tengan por finalidad la transferencia de la propiedad sobre el buque (art. 121 de la LNM).

¿Cuál es el objeto de la compraventa?

En lo que respecta al objeto del contrato de compraventa, la LNM establece que la venta comprenderá las partes integrantes del buque y sus pertenencias, se encuentren éstas a bordo o no. Además, también podrá abarcar sus accesorios (arts. 117.1 y 62.1 de la LNM). A este respecto, al contrato de compraventa deberá anexarse un inventario detallado que identifique todos los elementos objeto de la compraventa. La falta o insuficiencia del inventario genera una presunción de que la compraventa comprende lo que resulte del Registro de Bienes Muebles, salvo aquellos bienes que figuren inscritos a nombre de un tercero (arts. 117.2 y 62.2 de la LNM).

¿Cuáles son los requisitos formales del contrato de compraventa de un buque?

La LNM califica a este contrato como formal (art. 118.1 de la LNM) requiriendo su inscripción en el Registro de Bienes Muebles, mediante escritura pública, para que produzca efectos frente a terceros (art. 118.3 de la LNM).

¿Cuándo se transmite la propiedad y el riesgo del buque bajo el contrato de compraventa?

La propiedad del buque la adquiere el comprador con su entrega (art. 118.2 de la LNM); hasta entonces, serán de cuenta del vendedor los riesgos (*periculum rei y periculum obligationis*) sobre el buque (*res perit domino*) (art. 119.1 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad del vendedor?

Se prevé la responsabilidad del vendedor por evicción y su obligación de saneamiento por vicios ocultos, siempre que éstos se descubran dentro de un plazo de 3 meses desde la entrega física del buque y el comprador lo notifique al vendedor de forma fehaciente en el plazo de 5 días desde su descubrimiento. A partir de ahí comienza a correr un plazo de caducidad de 6 meses (arts. 119.2 y 120 de la LNM). Este régimen de saneamiento, sin embargo, resulta incompatible con aquél establecido en las normas de Derecho consumerista, de aplicación preferente (disposición adicional cuarta de la LNM).

¿Qué efectos tiene la compraventa del buque sobre los contratos de utilización y de seguro del buque?

La venta del buque arrendado extingue el contrato de arrendamiento que no constase inscrito en el Registro de Bienes Muebles o que, en su caso, no fuese conocido por el comprador. En todo caso, deberá éste permitir la terminación del viaje que se encontrase en curso de

realización. Ello, sin perjuicio de la indemnización que, por la extinción del contrato, correspondiese reclamar al arrendatario frente al vendedor (art. 196 de la LNM).

También han de entenderse terminados aquellos contratos de fletamento concertados por el vendedor (sin perjuicio de las responsabilidades en las que, en su caso, pudiese incurrir éste frente al fletador o cargador) cuando, al momento de la venta, no se hubiesen iniciado las operaciones de carga a bordo. Si hubiese comenzado la carga, el comprador habrá de cumplir con el contrato de fletamento, quedando subrogado, en su caso, en los derechos y deberes del porteador. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación del comprador de respetar los contratos de fletamento por tiempo superior a un año, cuando conociera de su existencia al momento de la compra (art. 276 de la LNM).

El contrato seguro del buque se extingue en caso de enajenación del buque (art. 428 de la LNM).

3.7. Los créditos marítimos privilegiados

¿Cuál es el régimen legal aplicable a los privilegios marítimos?

El régimen de privilegios marítimos, que se declara aplicable a los buques, embarcaciones y artefactos navales (art. 122.3 de la LNM), se simplifica en contenido y forma con una remisión en su regulación a lo dispuesto en el Convenio internacional de Ginebra de 6 de mayo de 1993 sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval (art. 122.1 de la LNM). Así las cosas, en principio, sólo se reconocen como privilegios marítimos los consagrados en el art. 4 del referido Convenio de 1993, quedando derogados, por disposición expresa, los privilegios reconocidos en el Código de Comercio y en la Ley de Hipoteca Naval (arts. 580 del Código de Comercio y 31 y 32 de la Ley de Hipoteca Naval, en relación con la disposición derogatoria única de la LNM). Por tanto, son créditos marítimos privilegiados conforme a la LNM los que se recogen en el siguiente cuadro:

Créditos marítimos privilegiados
a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
b) los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevinidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
c) los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaaje; y,
e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

No obstante lo anterior, se reconoce el derecho de cobro prioritario del crédito de la Administración por los gastos de remoción de buques (art. 122.2 en relación con el art. 304.3 de

la LPEMM). Así, aquellas disposiciones que estableciesen cualesquiera otros privilegios sobre el buque (disposición adicional vigésima primera de la LPEMM) han de merecer una reinterpretación a la vista de las normas de la LNM, de forma que, en su caso, dichos privilegios, cuando no sean de los reconocidos en el Convenio, quedarán postergados en su preferencia no ya solo a los acreedores marítimos privilegiados sino, además, al acreedor hipotecario naval (art. 124 de la LNM).

Si, en duda, un aspecto relevante de la regulación contenida en la LNM en esta materia, es el reconocimiento de un privilegio sobre la flota a favor de los titulares de créditos laborales, cuando no resultase posible individualizar el buque a bordo del cual se haya originado el crédito (art. 123 de la LNM).

Por lo demás, los privilegios marítimos no se extienden a los créditos de sustitución: indemnización aseguradora, las indemnizaciones derivadas de abordaje, contribución a la avería gruesa, etc. (art. 125 de la LNM).

3.8. La hipoteca naval

¿Cuál es el régimen aplicable a la hipoteca naval?

Derogada expresamente la Ley de Hipoteca Naval (disposición derogatoria única de la LNM), la LNM se constituye como la norma básica, junto con el antes citado Convenio de 1993, para la regulación de la institución de la hipoteca naval (art. 126.1 de la LNM), sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley Hipotecaria (art. 144 de la LNM) y en perjuicio del ahora dudosamente vigente Reglamento del Registro Mercantil de 1956; garantía ésta que, además, y superando ciertas vacilaciones registrales que constreñían su constitución únicamente sobre buques, ahora se declara aplicable también a las embarcaciones y a los artefactos navales (art. 126.2 de la LNM). Pues bien, la hipoteca naval sujeta directamente el buque al cumplimiento de las obligaciones garantizadas (art. 127 de la LNM).

En todo caso, los créditos marítimos privilegiados se anteponen, en rango y prelación, a la hipoteca naval. Ello sin perjuicio, además, en caso de venta forzosa del buque, del pago a los acreedores que hubieren ejercitado el derecho de retención en garantía del cobro de los créditos derivados de la construcción o reparación del buque (art. 139 de la LNM) y de aquellos otros gastos que deban deducirse del remanente obtenido con la venta (art. 486 de la LNM).

¿Cuál es la extensión de la hipoteca?

La hipoteca naval comprende las partes integrantes y pertenencias del buque; no así sus accesorios (arts. 134.1 y 62.2 de la LNM). Asimismo, y a diferencia de los privilegios marítimos (art. 125 de la LNM), la hipoteca naval también se extiende, salvo pacto en contrario, a los créditos de sustitución, es decir: (a) a las indemnizaciones por daños materiales por abordajes u otros accidentes; (b) a la contribución a la avería gruesa; y, (c) a la indemnización aseguradora, tanto por averías no reparadas como por la pérdida total del buque (art. 134.2 de la LNM). Además, podrá pactarse que la hipoteca naval comprenda las licencias vinculadas al buque (previsión establecida para que esta garantía ampare también la licencia de pesca) siempre que lo permitan las disposiciones reguladoras de la concesión de la correspondiente licencia (art. 134.3 de la LNM).

Para constituir hipoteca sobre un buque en construcción resulta necesario que esté invertida en el buque la tercera parte en que se haya presupuestado el valor total del casco del buque y que figure inscrita la titularidad del buque (art. 131 de la LNM).

¿Cuáles son los requisitos formales de la hipoteca naval?

La inscripción de la hipoteca naval en el Registro de Bienes Muebles tiene carácter constitutivo y, a tal efecto, podrá ser otorgada en escritura pública o en documento privado (art. 128 de la LNM), siendo discutible la admisión de su otorgamiento en póliza intervenida notarialmente (art. 73.1 de la LNM). A los efectos de su preferencia y prelación, se considera como fecha de inscripción para todos los efectos que ésta deba producir la del asiento de presentación (art. 137 de la LNM).

La LNM determina el contenido mínimo que debe constar en el documento de constitución de la hipoteca (art. 132 de la LNM), previéndose que sólo aquel con trascendencia real podrá ser objeto de inscripción en el Registro de Bienes Muebles (art. 133 de la LNM). Conforme al principio de indivisibilidad hipotecaria, la hipoteca naval subsistirá íntegra mientras no se cancele respecto de la totalidad de cada buque, aunque se reduzca la obligación garantizada, y sobre cualquier parte del buque, aunque la restante haya desaparecido (art. 134.4 de la LNM). Se regulan, asimismo, en conformidad con lo establecido en el Convenio de 1993, los requisitos para el reconocimiento en España de hipotecas navales y demás gravámenes sobre los buques constituidos en el extranjero (art. 143 de la LNM).

¿Quién puede constituir una hipoteca naval?

Pueden constituir hipoteca sobre un buque los propietarios que tengan libre disposición sobre sus bienes (art. 130.1 de la LNM). Además, el comitente de un contrato de construcción podrá constituir hipoteca naval sobre el buque objeto de construcción siempre que se le haya otorgado poder especial para ello (art. 130.3 de la LNM, en relación con el art. 1713 del Código Civil).

¿En qué supuestos puede ejecutarse la hipoteca naval?

Son supuestos que legitiman el ejercicio de la acción de ejecución hipotecaria (previo incumplimiento por el deudor de la obligación garantizada): (a) el vencimiento del plazo para el pago de principal o intereses; (b) el concurso del deudor; (c) la pérdida o la inhabilitación definitiva del buque; o (d) cualesquiera otra causa pactada como resolutoria que haga exigible el pago del principal o de los intereses (art. 140 de la LNM).

A los efectos de adecuar el procedimiento de ejecución hipotecaria a aquellos supuestos en los que procede la ejecución de la hipoteca naval, la LNM modifica los arts. 681 y 685 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (disposición final segunda de la LNM).

La acción hipotecaria naval prescribe a los tres años; ello, sin perjuicio de que el titular registral del buque pueda solicitar la cancelación de la inscripción hipotecaria por caducidad transcurridos seis años desde el vencimiento de la obligación garantizada (art. 142 de la LNM).

¿Cuál es el régimen aplicable a los créditos refaccionarios?

La LNM mantiene la regulación de los créditos refaccionarios, cuya anotación en el Registro de Bienes Muebles surte todos los efectos de la hipoteca naval sin necesidad de su conversión (artículo 138 de la LNM). La anotación de la refacción caduca a los 4 años. En lo demás, los créditos refaccionarios se regularán por lo establecido en la legislación hipotecaria; no así en la regulación registral mercantil de 1956 (art. 138 de la LNM).

4.1. El armador

¿Cómo se define al armador y al naviero?

Frente a la tradición histórica mercantil, que ha venido (y, en algunas normas, sigue) reservando el término de naviero para referirse al empresario de la navegación marítima, la LNM, sin ignorar la figura del naviero, hace del llamado armador el sujeto esencial de su regulación. En efecto, la LNM distingue entre armador y naviero, para posteriormente, y a lo largo de su extenso articulado, omitir prácticamente cualquier referencia a la figura del naviero.

La LNM define al armador como aquélla persona que, siendo o no el propietario del buque, tiene su posesión y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad (art. 145.1 de la LNM). Por el contrario, se entiende por naviero a aquella persona que, teniendo o no la posesión de buques mercantes, se dedica a su explotación bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, aunque tal explotación no constituya su actividad principal (art. 145.2 de la LNM, que reproduce literalmente el art. 10 de la LPEMM), de suerte que si tuviese la posesión del buque mercante habría de ser tenido como armador de éste.

¿Ha de ser objeto de inscripción registral el armador y cuál es el efecto de dicha inscripción?

Dispone la LNM que si el armador dedica el buque a la navegación con fines empresariales deberá inscribirse en el Registro Mercantil (art. 146 de la LNM), mandato que ha de entenderse referido al armador que sea empresario individual (art. 19.1 del Código de Comercio y arts. 81.1 y 93.1 del Reglamento del Registro Mercantil, todos ellos referidos al naviero). Ahora bien, la derogación del art. 19.3 del Código de Comercio (disposición derogatoria única de la LNM) y la irrelevancia del Registro Mercantil a los efectos de establecer presunciones sobre quién haya de ser considerado el armador de un buque (art. 148 de la LNM), resta todo interés a la exigida inscripción registral (salvo a los efectos establecidos en el art. 231.3 de la Ley Concursal).

Mayor interés presenta la posibilidad de inscribir la condición de armador (vinculada a un concreto buque) en el Registro de Bienes Muebles. Esta posibilidad se establece para aquellos armadores (sociedades o empresarios individuales) que no fuesen propietarios de los buques. No quiere decirse con ello que el armador propietario no haya de ser objeto de publicidad registral. Todo lo contrario: dicha publicidad existe desde el momento en que está obligado a inscribir su titularidad sobre el buque (arts. 69.1 y 71.1 de la LNM).

Y es que el propietario del buque (inscrito o no) se presume *iusuris tantum* su armador. Por ello, para romper tal presunción será preciso que el armador no propietario figure debidamente inscrito en el Registro de Bienes Muebles (art. 148.1 de la LNM). Por tal razón, se faculta al propietario para solicitar la inscripción del armador no propietario (art. 147.3 de la LNM). Es más, y por lo que se refiere a embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo, no se admite prueba en contrario, por lo que la falta de inscripción del armador sentará la presunción *iure et de iure* de que la condición de tal recae sobre el propietario inscrito (art. 148.2 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad del armador?

El armador responde directa y principalmente frente a los terceros de las actuaciones del capitán y de la dotación del buque (responsabilidad extracontractual por el hecho ajeno), así como de las obligaciones contraídas por el capitán en el ejercicio de su poder de representación (responsabilidad contractual) (art. 149 de la LNM).

4.2. El condominio naval

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable al condominio naval?

Frente a la copropiedad estática de un buque (art. 64 de la LNM), la LNM mantiene la regulación de la institución del condominio naval, forma ancestral de sociedad interna mercantil, y expresión de una copropiedad dinámica constituida por varios condóminos con la finalidad de la explotación empresarial de un buque o embarcación (art. 150 de la LNM).

Aunque los condóminos tienen derecho a designar a un administrador, que tendrá la consideración de un factor mercantil (arts. 281 y siguientes del Código de Comercio) con facultades de administración y representación del condominio (art. 153 de la LNM), la LNM considera que cada uno de los condóminos participa de la condición de armador (art. 145.3 de la LNM) lo que, sin duda, ha de afectar a las responsabilidades que asumen.

En general y sin perjuicio de la protección establecida a favor de los disidentes (art. 152 de la LNM), tanto los actos de administración como los de disposición y gravamen sobre el buque se sujetan al principio de la mayoría de las cuotas, aunque ésta fuese tenida por uno sólo de los condóminos (art. 151 de la LNM). Obviamente, cada condómino tiene plena disposición sobre su cuota que podrá gravar y transmitir (art. 154 de la LNM) sin perjuicio de los derechos de adquisición preferente concedido a los demás condóminos (art. 155 de la LNM).

4.3. La dotación del buque

¿A qué buques se aplican las normas de la LNM en materia de dotaciones de buques?

Las disposiciones sobre la dotación contenidas en la LNM se entienden aplicables a aquellos tripulantes a bordo de buques españoles que se destinen a su explotación empresarial y, en

la forma que se determine reglamentariamente, a aquellos destinados a otras actividades así como a las embarcaciones y artefactos navales (art. 157 de la LNM); todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación pesquera en relación con los buques dedicados a dicha actividad (art. 163 de la LNM, en relación, entre otros, con el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero).

¿Quiénes conforman la dotación del buque y qué requisitos se exigen?

Por dotación de un buque entiende la LNM al conjunto de las personas empleadas a bordo, aun cuando no hubiesen sido contratadas directamente por el armador (art. 156.1 de la LNM). Pese a ello, se impone al armador la obligación de contratar a aquellos miembros que cuenten con las debidas titulaciones y, además, que estén familiarizados con las funciones a desempeñar y con las características del buque y sus instalaciones, equipos y procedimientos (art. 167.1 de la LNM).

Para formar parte de la dotación se exige que los españoles hayan obtenido el Documento de Identidad del Marino (DIM) o la Libreta Marítima (art. 35 del Real Decreto 973/2009) —en la que se incluyen, al menos, los datos personales y la relación de embarques— y, en caso de extranjeros, dispongan del documento de identidad del marino expedido por el país de su nacionalidad o bien de un permiso especial expedido, a tales efectos, por el capitán (art. 158 de la LNM). Tanto el embarque como el desembarque de la tripulación deberán hacerse constar en el Rol de Despacho y Dotación (art. 81 de la LNM) y en las correspondientes Libretas Marítimas (art. 159 de la LNM).

La LNM define las siguientes categorías básicas del personal marítimo: capitán, oficiales y subalternos. Atendiendo a cada categoría, deberán poseer las titulaciones profesionales y certificaciones de especialidad necesarias para poder ejercer el mando (art. 173 de la LNM), desempeñar el cargo de oficial (art. 165 de la LNM) o integrar la dotación de un buque mercante (art. 160 de la LNM, en relación con el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante). Tales títulos y certificaciones habrán de ser debidamente emitidos, renovados, refrendados o reconocidos por la Administración Marítima, que llevará un registro de tales títulos y certificados (art. 166 de la LNM), y a la que, asimismo, se encomienda la inspección para la verificación del cumplimiento de las titulaciones, tanto de la dotación a bordo de los buques españoles (art. 168 de la LNM) como también la de los buques extranjeros que arribasen a puerto español y cuya detención, en última instancia, podría llegar a acordar en caso de anomalías o defectos en la titulación de su dotación (arts. 105, 169 y 170 de la LNM).

¿Cuál es la dotación mínima de un buque?

De conformidad con cuanto se establece en la legislación administrativa, la LNM dispone que la Administración Marítima fijará, para cada buque nacional, la dotación mínima de seguridad (arts. 161 y 16.2 de la LNM, en relación con el art. 253 de la LPEMM), de obligado cumplimiento para el armador (art. 167.3 de la LNM), expidiendo el correspondiente “Certificado de Dotación Mínima de Seguridad” que habrá de llevarse a bordo junto con los documentos acreditativos de la titulación de la tripulación (art. 167.3 de la LNM en relación con el art. 78 de la LNM). Con carácter general, tanto el capitán como el primer oficial de cubierta así como el 50% del resto de la dotación habrán de tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (art. 162 de la LNM en relación con el art. 253 de la LPEMM).

4.4. El capitán del buque

¿Qué funciones públicas se atribuyen al capitán?

Conforme a la LNM, y desde su nombramiento por el armador (art. 172 de la LNM), corresponderá al capitán el ejercicio del mando y dirección del buque, la jefatura de su dotación y la representación a bordo de la autoridad pública (art. 171 de la LNM).

Al capitán se atribuye la condición de autoridad pública a bordo del buque, estando obligado a hacer cumplir las leyes y reglamentos y, en tal sentido, quedando sujetas a sus órdenes tanto la dotación como las demás personas embarcadas (art. 176 de la LNM en relación con el art. 300 de la LPEMM). Además, se atribuyen al capitán otras funciones públicas: de registro civil (art. 178 de la LNM), notariales (art. 179 de la LNM), sanitarias (arts. 180 de la LNM), embarque y desembarque de la dotación (art. 159 de la LNM), de constatación de hechos constitutivos de ilícito penal o administrativo (art. 177 de la LNM, en relación con el art. 319 de la LPEMM), etc.

En todo caso, y sin perjuicio de su necesaria consignación en el Diario de Navegación, el capitán está obligado a comunicar a la Administración Marítima o a la autoridad consular cualquier accidente de la navegación sufrido o causado por el buque de su mando, particularmente en materia de contaminación (arts. 9.1, 33 y 186 de la LNM), pudiendo levantar protesta de mar cuando de los hechos pueda quedar comprometida su responsabilidad (arts. 187 y 504 de la LNM) que, sin embargo, no deviene necesaria para exigir la indemnización por abordaje (art. 344.1 de la LNM) ni la contribución a la avería gruesa (art. 350 de la LNM).

¿Qué funciones técnicas tiene el capitán?

Junto a las atribuciones públicas, se imponen también al capitán funciones de naturaleza técnica. Así, el capitán ejerce la dirección técnica de la navegación del buque (art. 182 de la LNM), habiendo de adoptar cuantas medidas considere necesarias para la seguridad del buque y de las personas y bienes a bordo (art. 183 de la LNM).

En el ejercicio de dicha función, el capitán habrá de seguir su criterio profesional y no estará sujeto al cumplimiento de las instrucciones dadas por personas distintas de la autoridad (art. 184 de la LNM).

¿Qué funciones representativas ejerce el capitán?

Finalmente, se confiere al capitán la condición de representante legal del armador pudiendo, en nombre de éste, contraer cuantas obligaciones resulten precisas para atender las necesidades ordinarias del buque y que han de ser asumidas por el armador (arts. 149 y 185 de la LNM).

Además, se atribuye al capitán tanto la legitimación activa como pasiva para representar al armador en todo procedimiento judicial y administrativo relacionado con el buque a su mando (arts. 185.4 y 478 de la LNM).

¿Cuáles son los contratos de utilización del buque regulados en la LNM?

El título IV de la LNM recoge y regula los contratos que amparan la utilización de los buques; y, en particular, los contratos de arrendamiento, de fletamento, de pasaje, de remolque y de chárter náutico.

5.1. El contrato de arrendamiento del buque

¿Cómo se define el contrato de arrendamiento?

El contrato de arrendamiento del buque es aquél en virtud del cual el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto y por un período de tiempo, a entregar un determinado buque al arrendatario para que éste lo use conforme a lo acordado o, en su defecto, según su naturaleza y características (art. 188 de la LNM).

La LNM no distingue, a tales efectos, entre la clásica categorización de arrendamiento a casco desnudo ("*bareboat charter*") y de buque armado y tripulado ("*time charter by demise*").

¿Cómo se formaliza el contrato de arrendamiento?

La LNM declara que el contrato de arrendamiento ha de constar por escrito si bien, tal requisito no ha de considerarse de carácter constitutivo (art. 189 de la LNM). En todo caso, para su oponibilidad frente a terceros se requiere su inscripción en el Registro de Bienes Muebles (art. 190 de la LNM) previo su otorgamiento en documento público (art. 73.1 de la LNM).

No obstante, en principio, el contrato de arrendamiento no podrá ser objeto de inscripción si, previamente, no consta inscrita la propiedad sobre el buque en el Registro de Bienes Muebles (art. 71.1 de la LNM). Por ello, ante la falta de esta primera inscripción parece que el contrato de arrendamiento sólo podrá ser inscrito en tal Registro de forma indirecta, mediante el registro de la condición del arrendatario como armador (art. 147 de la LNM).

¿Cuáles son las obligaciones del arrendador?

La LNM establece como obligaciones del arrendador la de entregar al arrendatario el buque acordado, en el lugar y tiempo pactados y en condiciones de navegabilidad (arts. 191 y 192.1 de la LNM). Por ello, será responsabilidad del arrendador el acometer las reparaciones requeridas por los vicios propios del buque, cesando la obligación del pago del precio a cargo del arrendatario si como consecuencia de tales vicios propios, el buque no pudiese utilizarse durante un plazo superior a las cuarenta y ocho horas (art. 198.1 de la LNM). Además, el arrendatario tendrá derecho a reclamar los daños y perjuicios ocasionados si tal vicio es imputable a la culpa (que se presume) del arrendador (art. 192.2 de la LNM).

El arrendador, asimismo, deberá mantener al arrendatario en el uso y goce pacífico del buque, respondiendo frente a éste de los perjuicios derivados de su retención por causa de reclamaciones planteadas contra el arrendador (art. 198.3 de la LNM) sin que, sin embargo, en este caso, se prevea expresamente la cesación de la obligación del pago del precio del arrendamiento durante el período de la retención.

¿Cuáles son las obligaciones del arrendatario?

Además de pagar el precio ("*hire*") por el arrendamiento (art. 193.2 de la LNM), pesa sobre el arrendatario la obligación del mantenimiento del buque en estado de navegabilidad durante todo el período de duración del contrato (art. 194.1 de la LNM), debiendo restituirlo al arrendador a la fecha de terminación del arrendamiento (o a la conclusión del viaje en curso, razonablemente ordenado) en el mismo estado en que le fue entregado, salvo el desgaste natural derivado de su uso conforme a lo pactado (art. 195 de la LNM).

Adicionalmente, el arrendatario está obligado a mantener indemne al arrendador respecto de los derechos y cargas a favor de terceros nacidas con ocasión del uso del buque (art. 197 de la LNM).

¿Puede el arrendatario ceder el contrato de arrendamiento o subarrendar el buque?

El arrendatario podrá ceder el contrato de arrendamiento o subarrendar el buque sin necesidad de recabar el consentimiento del arrendador (art. 199.1 de la LNM). Ahora bien, y por lo que se refiere a la cesión del contrato, sólo la cesión consentida por el arrendador producirá el efecto de liberar al arrendatario cedente de sus obligaciones bajo el contrato y su sustitución por el cesionario (art. 201 de la LNM).

El subarrendamiento del buque, por el contrario, no libera al arrendatario de sus obligaciones de pago de la renta al arrendador. La LNM, no obstante, otorga al arrendador una acción directa para exigir el pago al subarrendatario (por los importes adeudados por éste al arrendatario) en caso de impago del arrendatario (art. 200 de la LNM).

Tanto la cesión como el subarrendamiento habrán de formalizarse por escrito e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles para que resulten oponibles frente a terceros (art. 199.2 de la LNM).

¿Cuál es el plazo de prescripción de las acciones nacidas del contrato de arrendamiento?

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento del buque prescriben en el plazo de un año a contar desde la fecha de terminación del contrato o, si fuese posterior, desde la

fecha de la devolución del buque al arrendador. No obstante, la acción para exigir la responsabilidad del arrendatario por aquellas cargas que, como consecuencia de su uso, gravasen al buque podrá ser ejercitada por el arrendador en el plazo de un año a contar desde que éste se viese obligado a soportar (pagar) dicha carga (art. 202 de la LNM).

5.2. El contrato de fletamento

5.2.1. Las modalidades de transporte marítimo de mercancías

¿Cómo se define el contrato de fletamento?

La LNM define genéricamente al contrato de fletamento o de transporte marítimo de mercancías como aquél en virtud del cual un porteador, a cambio de un flete, se obliga frente al fletador o al cargador a transportar mercancías por mar y a entregarlas al destinatario en el lugar convenido (art. 203 de la LNM). Si bien se reconoce la posibilidad de contratar la disponibilidad de un buque para una finalidad distinta de la de transporte, la denominación de contrato de fletamento se reserva, exclusivamente, a aquellos acuerdos que respondan a la referida definición por lo que, acabando con años de debates doctrinales, definitivamente se configura el fletamento como transporte marítimo de mercancías (art. 210 de la LNM).

¿Cuáles son las modalidades del contrato de fletamento?

El contrato de fletamento puede referirse, en primer lugar, a toda o parte de la capacidad de carga del buque; en este caso, cualquiera de las partes podrá requerir a la otra la formalización del contrato en una póliza de fletamento ("*charter party*") (art. 204 de la LNM). Bajo esta modalidad, la LNM distingue entre el fletamento por tiempo y el fletamento por viaje. Es fletamento por tiempo ("*time charter*") aquél en el que el porteador se obliga a realizar todos los viajes que el fletador ordene durante el período de duración del contrato, asumiendo el fletador la gestión comercial del buque y los gastos variables de su explotación. En el fletamento por viaje ("*voyage charter*"), el porteador se compromete a realizar el viaje contratado por el fletador, siendo todos los gastos de la explotación asumidos por el porteador. Tanto el fletador por tiempo como por viaje pueden, salvo pacto en contrario, subfletar el buque a un tercero sin que, sin embargo, queden liberados de sus obligaciones frente al porteador bajo el fletamento principal (art. 206 de la LNM).

En segundo lugar, el fletamento puede referirse también al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este supuesto, las condiciones del contrato podrán figurar en un conocimiento de embarque (o carta de porte marítima) o documento similar (art. 205 de la LNM). En todo caso, el fletador por tiempo o por viaje pueden, en su propio nombre, concertar con terceros contratos de transporte de mercancías determinadas (fletador porteador) (art. 207 de la LNM) respondiendo frente a estos como porteadores contractuales (art. 278 de la LNM).

En fin, y en tercer lugar, el contrato de fletamento podrá referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o en varios viajes (contrato de volumen), aplicándose las normas del fletamento por viaje a cada uno de los acordados (art. 208 de la LNM).

Salvo determinadas especialidades reconocidas para una concreta modalidad (fletamento por tiempo, transporte de mercancías determinadas, etc.) las normas que regulan el contrato de fletamento resultan igualmente de aplicación a todas y cada una de ellas.

5.2.2. Las obligaciones del porteador

¿Cuál es el ámbito y extensión de la obligación de la puesta a disposición del buque?

El porteador está obligado a poner a disposición del fletador o del cargador un buque en el lugar y fecha acordados (art. 211 de la LNM). Si el buque fuera uno determinado y concreto, no podrá ser sustituido sin previo acuerdo. Además, deberá cumplir con las condiciones acordadas en cuanto, entre otras, a su nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo y capacidad, derivando este incumplimiento en la obligación de indemnizar los daños causados siempre que no se frustre la finalidad de los contratantes ya que, en tal caso, además, podrá resolverse el contrato (art. 213 de la LNM).

El buque, asimismo, deberá encontrarse en condiciones de navegabilidad al inicio del viaje o de cada uno de los viajes comprendidos dentro del contrato de fletamento, sin perjuicio del deber del porteador de observar la debida diligencia para mantener dicha navegabilidad durante el tiempo de duración de dicho contrato (art. 212 de la LNM).

Si el buque no fuese puesto a disposición en la fecha convenida, el fletador podrá resolver el contrato y, si tal incumplimiento fuese debido a la negligencia del porteador, reclamar los daños causados (art. 214 de la LNM).

El buque, además, deberá ponerse a disposición en el puerto y muelle o lugar de carga convenido, presumiéndose que, si se pactó un concreto puerto en el contrato de fletamento, ambas partes conocían sus características, y podrán resolver el contrato si dicho puerto resultase de acceso imposible o inseguro –salvo que la imposibilidad o inseguridad sean solamente temporales, en cuyo caso habrán de esperar un tiempo que se considere razonable– (art. 215 de la LNM). No obstante, puede que el contrato de fletamento no designe tal lugar de carga, y que se atribuya al fletador la facultad de designar el puerto de puesta a disposición; en este caso dicho fletador estará obligado a designar un puerto seguro y accesible para el buque, respondiendo frente al porteador de los daños que se causaren al buque como consecuencia de la nominación de un puerto inseguro (art. 216 de la LNM). Salvo en los contratos de transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en los cuales corresponde al porteador establecer el muelle de carga, en los demás contratos de fletamento será el fletador quien designe dicho muelle o terminal, habiendo de ser éste seguro y accesible para el buque (art. 217 de la LNM).

¿Quién está obligado a realizar las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba de la mercancía?

La LNM impone al fletador, cargador o destinatario la realización de las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba de la mercancía (cláusulas FIOS o "*net terms*"), salvo que se pactase lo contrario (arts. 218.1 y 227.1 de la LNM).

Por el contrario, en los transportes marítimos de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, estas operaciones son de cuenta del porteador (condiciones "*liner*" o "*gross terms*"), salvo pacto en sentido diferente (arts. 218.2 y 227.2 de la LNM). Siendo así, la LNM parece admitir el acuerdo de asunción de las referidas operaciones por los cargadores y destinatarios a todos los efectos y no sólo como cláusula que se limita a establecer una imputación del coste que devengue la realización de dichas operaciones. Queda por ver si la dicción de tales preceptos producirá un cambio en la doctrina jurisprudencial que, basada en los preceptos del Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 sobre unificación

de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque y por sus Protocolos de 23 de febrero de 1968 y de 21 de diciembre de 1979, esto es, las Reglas de La Haya-Visby (y, por tanto, y por lo que a su ámbito de aplicación se refiere, inderogables por la LNM), ha venido construyendo tales acuerdos a un mero pacto de reparto de costes (sentencia del Tribunal Supremo de 30 de marzo de 2006).

En todo caso, cualquiera que fuese aquella parte que realizase la carga y estaba a bordo de la mercancía, pesa sobre el porteador la responsabilidad derivada de aquella estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje (art. 218.3 de la LNM).

La LNM establece determinadas normas relativas a la plancha y a las demoras que han de entenderse aplicables en aquellos contratos de fletamento (distintos del fletamento por tiempo) en los que el fletador hubiese de llevar a cabo las operaciones de carga o descarga a bordo. Para tales casos, y a falta de pacto en otro sentido, se establece la forma en la que han de computarse los períodos de plancha otorgados para proceder a la carga y la descarga del buque (arts. 239, 240 y 244 de la LNM), la duración, cómputo, importe y garantías de cobro de las demoras devenidas una vez superados los períodos de plancha (arts. 241, 242 y 245 de la LNM) y, terminado el período de demoras ("*demurrages*"), las consecuencias indemnizatorias que resultan a favor del porteador como consecuencia de la detención del buque ("*damages for detention*") (art. 243 de la LNM).

¿Qué otras obligaciones son exigibles al porteador?

Es obligación del porteador emprender el viaje sin demoras innecesarias y siguiendo la ruta acordada o, en su defecto, la más adecuada atendiendo a las circunstancias (art. 220 de la LNM). Siendo así, el porteador es responsable de las demoras injustificadas en el inicio del viaje (art. 221 de la LNM) así como de los daños que deriven de la desviación de la ruta pactada o apropiada ("*deviation*"), salvo que ésta venga motivada por el salvamento de vidas humanas en la mar, a lo que está legalmente obligado el capitán (183.3 de la LNM), o a cualquier otra causa razonable y justificada (art. 222 de la LNM).

El porteador, además, está obligado a la custodia de la mercancía durante todo el viaje (art. 223 de la LNM). Esta obligación de custodia se extiende al período durante el cual el buque se encuentre en puerto de arribada subsanando las causas que la provocaron; además, si el buque quedase definitivamente inhabilitado para navegar o el retraso que pueda derivar de la subsanación perjudicase gravemente a las mercancías, el porteador está obligado a reexpedirirlas a destino por cualquier otro medio (art. 224 de la LNM).

Finalmente, el porteador está obligado a entregar la mercancía al destinatario en el puerto y muelle acordados, pudiendo proceder a su almacenamiento o instar su depósito judicial en caso de que el destinatario no se presentase o rehusase recibir las mercancías (art. 228 de la LNM). Conviene señalar que, en ambos casos, es discutible que pueda sustituirse el depósito judicial previsto en la norma por el régimen de depósito y venta en expediente de certificación pública. Si el puerto o el muelle acordados en el contrato de fletamento para la entrega resultaren inaccesibles o inseguros, podrá el porteador dirigirse a lugar más conveniente y próximo y realizar allí la entrega al destinatario (arts. 225 y 226 de la LNM).

5.2.3. Las obligaciones del fletador

¿Cuáles son las obligaciones del fletador, cargador y destinatario?

Entre las obligaciones del fletador, la LNM señala, en primer lugar (aunque de discutible aplicación al fletador por tiempo), la de entregar al porteador las mercancías para su transporte

en el plazo y lugar convenidos, pudiendo este último, en las condiciones establecidas, resolver el contrato en caso de incumplimiento (art. 229 de la LNM). En caso de entrega parcial para su embarque, deberá el fletador abonar el flete sobre vacío ("*dead freight*") salvo que el porteador tomase un cargamento que lo sustituya (art. 230 de la LNM).

En segundo lugar, y con carácter general, pesa sobre el fletador la obligación de abonar el flete pactado (art. 235.1 de la LNM). Ahora bien, en el fletamento por tiempo, no se devengará flete si el buque no se encontrase a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización ("*off-hire*") (art. 233 de la LNM) –sin perjuicio de la terminación del contrato de fletamento por tiempo si, en cualquier momento de su vigencia, el buque se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar (art. 272.1 de la LNM)–. Tampoco devengarán flete aquellas mercancías que se hubieren perdido durante su transporte (salvo que la pérdida fuese debida a la naturaleza o vicio propio de la mercancía o a su defectuoso embalaje) (art. 234 de la LNM).

Pueden las partes acordar que el flete sea pagadero por el destinatario, haciéndolo así constar en el conocimiento de embarque, quedando éste obligado a hacerlo si acepta o retira las mercancías y asistiendo el derecho del porteador a no entregarlas mientras no se abone dicho flete (art. 255 de la LNM). No obstante, si el destinatario obligado al pago del flete rehusase las mercancías o no las retirase, el flete deberá ser abonado por aquél que contrató el transporte con el porteador (fletador o cargador). Igualmente habrá de ser abonado por éste aquella parte del flete que resulte impagada por el destinatario tras haber ejercitado el porteador los derechos de retención, depósito y venta regulados en la LNM (art. 235 de la LNM).

¿Qué garantías de cobro tiene el porteador?

La LNM otorga al porteador ciertos derechos en garantía del cobro de los fletes, demoras y otros gastos que se le adeuden.

Así, por un lado, se declara la afeción preferente de las mercancías al pago de dichos fletes, demoras y gastos durante el plazo de los quince días posteriores a su transporte. Es decir, que durante dicho período las mercancías responden del pago aun cuando su propietario no fuese el deudor, salvo que hubiesen sido adquiridas a título oneroso por un tercero de buena fe (art. 236 de la LNM).

Además, y por otro lado, asiste al porteador un derecho a retener las mercancías ("*lien*") y a no entregarlas hasta que le sean abonados los fletes, demoras y gastos y, también, a solicitar notarialmente su depósito y venta mediante expediente de certificación pública (arts. 512 y siguientes de la LNM). No obstante, estos dos derechos (retención y solicitud de expediente de certificación pública) no podrán ser ejercitados en contra del destinatario, salvo que expresamente se hubiese dispuesto en el conocimiento de embarque que el flete es pagadero en destino (mención que no resulta necesaria si el destinatario es el mismo fletador) (arts. 237 y 255 de la LNM). En suma, tales garantías de pago resultan aplicables, bajo las condiciones expresadas, cuando el destinatario resulte ser el deudor del flete y demás gastos referidos; pero no en otro caso.

En el marco de un fletamento por tiempo, los derechos de retención y de depósito y venta sólo podrán ser ejercidos sobre mercancías propiedad del fletador o, en su caso, de terceros que hubieran contratado con el fletador, pero sólo por el importe de los fletes adeudados por dichos terceros al fletador (art. 238 de la LNM).

5.2.4. El conocimiento de embarque

¿Qué funciones cumple el conocimiento de embarque?

El capitán o un agente del porteador deberán proceder a la firma y entrega del conocimiento de embarque al cargador una vez que las mercancías se encuentren a bordo del buque, siendo necesaria la presentación y entrega de dicho documento (título de rescate) para que su tenedor legítimo pueda solicitar la restitución de las mercancías en destino (art. 246, 249 y 252 de la LNM). Es así que el conocimiento de embarque se configura como un verdadero título-valor de tradición que lleva aparejada ejecución del derecho incorporado a solicitar y obtener tal entrega (art. 253 de la LNM). Su amortización por pérdida, sustracción o destrucción habrá de llevarse a cabo mediante expediente de certificación pública seguido ante notario (arts. 516 y siguientes de la LNM) si bien, bajo determinadas condiciones, su adquisición por tercero de buena fe deviene irrevindicable (arts. 254 y 522 de la LNM).

El conocimiento de embarque, con las menciones legalmente referidas (art. 258 de la LNM) y, en su caso, estableciendo las condiciones contractuales, puede ser emitido al portador, a la orden o nominativamente, determinando dicha forma de emisión la ley de su circulación (art. 250 de la LNM). En cuanto título-valor representativo de las mercancías, la transmisión del conocimiento produce iguales efectos que la entrega de las mercancías, adquiriendo su tenedor todos los derechos y acciones sobre las mercancías que tenga su transmitente y quedando obligado en los términos de dicho conocimiento de embarque (principio de literalidad del título), con excepción de las cláusulas de jurisdicción o arbitraje que habrán de ser consentidas y negociadas individual y separadamente por dicho tenedor (art. 251 de la LNM, en relación con el art. 468 de la LNM), previsión ésta que, *de facto*, ha de privar de eficacia a tales estipulaciones contractuales respecto de terceros tenedores distintos del cargador, en aquellos supuestos en los que la LNM resulte aplicable.

¿Cuáles son los efectos probatorios del conocimiento de embarque?

El conocimiento de embarque cumple, asimismo, una función probatoria de la entrega de las mercancías al porteador para su transporte, y de las características y estado de dichas mercancías que se presume es el descrito en el conocimiento de embarque (art. 256.1 de la LNM). Presunción que, frente a terceros tenedores distintos del cargador, es de carácter *iuris et de iure* salvo que el porteador, al momento de recibir las mercancías para su transporte, hubiese expresado en el conocimiento sus reservas sobre las declaraciones contenidas en relación con las mercancías y su estado (art. 257 y 259 de la LNM). A tal fin, pesa sobre el porteador la carga de verificar si la descripción de las mercancías, su naturaleza, las marcas de identificación y el número de bultos o la cantidad o el peso que se reflejan en el conocimiento de embarque coinciden o no con la realidad y, en este último caso, hacer constar las correspondientes reservas. También deberá comprobar el estado aparente de tales mercancías, presumiéndose correcto y adecuado si no expresa reserva en el conocimiento de embarque (art. 258 de la LNM). En su caso, el porteador debe hacer constar la imposibilidad de verificar la certeza de las declaraciones expresadas en el conocimiento de embarque relativas a la naturaleza de la mercancía, sus marcas, el número de bultos o la cantidad o el peso (art. 258 de la LNM).

Por lo demás, y salvo que existiese intención de perjudicar a un tercero, la LNM declara la validez y eficacia *inter partes* de los acuerdos concluidos entre el cargador y el porteador en virtud de los cuales éste se compromete a emitir un conocimiento de embarque limpio

contra el compromiso de aquél de indemnizar los daños y perjuicios que se deriven para el porteador (cartas de garantía) (art. 261 de la LNM).

¿Pueden emitirse conocimientos de embarque en soporte electrónico?

La LNM ampara la emisión del conocimiento de embarque en soporte electrónico siempre que así se hubiese acordado por el porteador y el cargador (art. 262 de la LNM). Dicho conocimiento estará sujeto a igual régimen que el establecido para el emitido en soporte papel (art. 264 de la LNM). Además, y sin perjuicio de lo establecido en el correspondiente contrato de emisión, habrá de estar a lo dispuesto en la Ley 34/2002 de servicios de la sociedad de la información y en la Ley 59/2003 sobre firma electrónica (disposición adicional tercera de la LNM).

¿Qué otros documentos de transporte se regulan en la LNM?

La LNM se refiere, someramente, a los documentos de transporte multimodal. Así, aun cuando al transporte multimodal le resultan sólo aplicables las normas sobre el contrato de fletamento en lo que se refiere a su fase marítima (art. 209 de la LNM), sin embargo, sí serán aplicables las disposiciones establecidas en la LNM en materia de conocimientos de embarque a aquellos otros documentos de transporte multimodal entregados por el porteador o por un representante que actúe en su nombre (art. 267 de la LNM).

Distinto del conocimiento del embarque es la carta de porte marítimo ("*sea waybill*"), que constituye un documento no negociable emitido con ocasión de un transporte marítimo (art. 268 de la LNM). Carente de la condición de título-valor, comparte con el conocimiento la función contractual –prueba de la existencia del contrato y de sus condiciones– y probatoria (art. 270 de la LNM) atribuida a éste; no así la de la eficacia legitimadora para la solicitar la entrega de la mercancía (art. 271 de la LNM).

5.2.5. La terminación anticipada del contrato de fletamento

¿Cuándo se termina el contrato de fletamento antes de iniciarse el viaje?

La LNM también regula los supuestos en los que, de forma anticipada, ha de entenderse terminado el contrato de fletamento. Y así, se entiende extinguido el contrato en los siguientes supuestos acaecidos antes de iniciarse el viaje: (a) cuando, sin culpa de ninguna de las partes, el buque se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar; (b) en el fletamento por viaje o en régimen de conocimiento de embarque, cuando, sin culpa del fletador o del cargador, la mercancía se perdiese antes de su embarque; (c) cuando el transporte deviniese de imposible realización por causas ajenas a la voluntad de las partes; y (d) cuando surgiese un conflicto armado que involucrase al país del puerto de carga o del de la descarga (art. 272 de la LNM). También podrá instarse su terminación si, antes de iniciarse el viaje, sobreviniese algún impedimento extraño a la voluntad de las partes que provoque un retraso cuya espera resulte inexigible a las partes (art. 273 de la LNM). En tales supuestos, el porteador vendrá obligado, a costa del fletador, a descargar y devolver las mercancías.

¿Cuándo se termina el contrato de fletamento durante el viaje?

Una vez iniciado el viaje, también podrá quedar terminado anticipadamente el contrato si, durante su realización, sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieran imposible o ilícita

su continuación o surgiese un conflicto armado que sometiese al buque o a su carga a riesgos que no hubiesen sido previstos. En tal caso, podrá el porteador arribar a puerto y descargar allí las mercancías, habiendo de hacerse cargo de ellas el fletador que, además, habrá de abonar la parte proporcional del flete (arts. 274 de la LNM). Si el fletador no procediese de esta forma, podrá el porteador instar un expediente de certificación pública de depósito y venta de las mercancías (arts. 512 y siguientes de la LNM).

Distinto es el supuesto (inaplicable al fletamento por tiempo) en que, por avería del buque que lo inhabilitase para navegar, hubiese de arribar forzosamente para subsanar las deficiencias. Si dicha inhabilitación resultase ser definitiva (o si el retraso en la subsanación pudiese perjudicar gravemente al cargamento), obligará al porteador a proveer un transporte alternativo hasta el destino, de forma que, no haciéndolo, no se devengaría flete alguno a su favor (art. 224 de la LNM).

En los fletamentos por viaje de buque completo, se atribuye al fletador un derecho de disposición consistente en poder ordenar la descarga en puerto distinto al previsto, poniendo fin al contrato, siempre que ello no suponga exponer al buque a riesgos distintos de los contemplados inicialmente y que, por el fletador, se abone el flete total contratado y los mayores gastos que se causen (art. 275 de la LNM).

5.2.6. La responsabilidad del porteador

¿Cuál es el régimen de responsabilidad aplicable al porteador?

La LNM sanciona la responsabilidad del porteador por la pérdida, los daños o el retraso en la entrega de la mercancía, disponiendo que el régimen allí establecido es de carácter imperativo. Pese a ello, y salvo que la responsabilidad sea atribuible al dolo o a la culpa grave del porteador, la póliza de fletamento puede apartarse de dicho régimen legal, si bien tales pactos sólo surtirán efecto *inter partes* (art. 277.1 de la LNM).

En todo caso, cuando el transporte, nacional o internacional, se realice en régimen de conocimiento de embarque, la responsabilidad del porteador se regirá, además de por las normas de la LNM, por lo establecido por las Reglas de La Haya-Visby (art. 277.2 de la LNM), derogándose expresamente la Ley del Transporte Marítimo de 22 de diciembre de 1949 (disposición derogatoria única). Aunque parece que la intención del legislador ha sido la de extender el régimen de las Reglas de La Haya-Visby a todos los transportes de mercancías determinadas, la redacción de la LNM permite albergar dudas sobre si dicho régimen convencional se extiende, asimismo, a la regulación de la responsabilidad del porteador en los transportes amparados por cartas de porte marítimas u otro documento que no pueda ser considerado como similar al conocimiento de embarque (arts. 205 y 277.2 de la LNM).

Todo ello, sin perjuicio de preverse que, si entrasen en vigor las Reglas de Rotterdam (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008), habrá de procederse a adecuar la LNM a sus disposiciones (disposición final primera de la LNM).

Lo expuesto puede resumirse señalando que en las relaciones entre el porteador y fletador, la responsabilidad de aquél frente a dicho fletador se determinará según los acuerdos libremente establecidos entre las partes bajo la póliza de fletamento. Por el contrario, la responsabilidad del porteador frente a cualquier otro tercero vendrá determinada por el régimen de derecho necesario establecido en la LNM.

¿Cuál es el régimen de responsabilidad establecido en las Reglas de La-Haya Visby?

En el siguiente cuadro, de forma sucinta, se recogen los principios esenciales que fundamentan la responsabilidad del porteador bajo las Reglas de La Haya-Visby.

Régimen de responsabilidad del porteador marítimo en las Reglas de La Haya-Visby		
Sistema	Responsabilidad por culpa presunta	
Hechos generadores	- Pérdida (total o parcial) - Avería	
Extensión	Desde la carga de la mercancía a bordo del buque hasta su descarga	
Límites	El mayor de los siguientes: - 666,67 DEG/bulto o unidad - 2 DEG/kilogramo de peso bruto	
Quiebra de la limitación	- Dolo - Dolo eventual	
Exoneración	- Falta náutica del personal dependiente - Incendio - Peligros, daños o accidentes del mar - Actos de Dios - Hechos de guerra - Hechos de enemigos públicos - Detención o embargo por autoridades - Restricciones de cuarentena - Motines o perturbaciones civiles - Huelgas, "lockouts" o paros o trabas impuestas al trabajo por cualquier causa que sea - Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar - Acto u omisión del cargador - Diminución en volumen o peso de cualquier otra pérdida o daño resultantes del vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la cosa - Embalaje insuficiente - Insuficiencia o imperfección en las marcas - Vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable - Cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador	
Reclamación	Aparentes	Al momento de la entrega
	No aparentes	3 días después de la entrega
Acción	1 año (caducidad)	

¿Qué diferencias existen entre la regulación de la LNM y el régimen de las Reglas de La Haya-Visby?

Parece claro que la LNM tiene la declarada intención de establecer un régimen de responsabilidad único aplicable tanto a los transportes internacionales como a los de cabotaje, siendo éste el de las Reglas de La Haya-Visby. Sin embargo, y por lo que se refiere a determinados aspectos de este régimen, tal pretensión puede llevar a soluciones distintas a las que resultarían de la aplicación de las citadas Reglas de La Haya-Visby que, en última instancia, son de preferente aplicación (dentro del ámbito de su aplicación) a las normas contenidas en la LNM.

Así ocurre, por ejemplo, en el establecimiento del retraso como un hecho generador de la responsabilidad del porteador (art. 280 de la LNM). Asimismo, en la calificación como de prescripción (y en consecuencia sujeto a interrupción) del plazo para ejercitar la acción para reclamar contra el porteador marítimo (art. 286 de la LNM), frente a la imposibilidad de interrumpir el plazo anual previsto en las Reglas de La Haya-Visby (art. 3.6 de las Reglas de La Haya-Visby). Y, también, y declarado el carácter imperativo de esta materia por la LNM, en relación con la privación del derecho de las partes contractuales a regular el régimen de responsabilidad anterior a la carga y posterior a la descarga de las mercancías a bordo (art. 279 de la LNM, en relación con el art. 7 de las Reglas de La Haya-Visby). Siendo así, debe cuestionarse la íntegra aplicación imperativa de estas normas de la LNM a aquellos transportes internacionales sujetos al ámbito de las Reglas de La Haya-Visby.

¿Es responsable el porteador de los perjuicios derivados del retraso en la entrega?

La LNM declara la responsabilidad del porteador por los perjuicios derivados del retraso en la entrega de las mercancías (art. 277 de la LNM). Se define el retraso como aquel supuesto en el que la entrega de la mercancía se realiza una vez superado el plazo acordado o, a falta de este, el que resulte razonable (art. 280 de la LNM). Ahora bien, conviene advertir que pese a declararse la responsabilidad del porteador por tal hecho, el régimen establecido en la LNM resulta incompleto ya que no parece bastante su regulación mediante la remisión a una norma, las Reglas de La Haya-Visby, que no contempla expresamente este hecho generador de la responsabilidad.

¿Cuál es el período de responsabilidad del porteador?

A diferencia de lo establecido en las Reglas de La Haya-Visby, la responsabilidad del porteador establecida en la LNM se extiende temporalmente a todo el período en el cual la mercancía se encuentra bajo su custodia (*ex recepto*), quedando excluidos aquellos hechos acaecidos con ocasión de la intervención forzosa de empresas que median en la entrega de las mercancías al porteador para su transporte o a la de éste al destinatario (arts. 223 y 279 de la LNM).

¿A quién puede exigirse la responsabilidad?

La LNM declara solidariamente responsables a aquéllos que comprometieron contractualmente con el cargador la realización del transporte (comisionistas de transporte, transitarios, fletadores que contraten en nombre propio, etc.) y a los que efectivamente realizaron dicho transporte (en todo caso, el armador del buque), sin perjuicio del derecho del porteador contractual a repetir lo indemnizado frente al porteador efectivo (art. 278 y 207 de la LNM).

¿Hasta qué importe puede limitarse la responsabilidad?

Salvo en los casos de dolo o dolo eventual, de declaración del valor expresada en el conocimiento de embarque o de entrega de la mercancía a persona distinta del tenedor legítimo del conocimiento (art. 252.2 de la LNM), el porteador tendrá derecho a limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de la mercancía hasta el mayor de los importes señalados en las Reglas de La Haya-Visby: 2 DEG por kilogramo de peso bruto o 666,67 DEG por bulto o unidad (art. 282 de la LNM). A estos efectos, se entiende por bulto cada uno de los que se transporten a bordo de una unidad de transporte intermodal (contenedores, semirremolques, etc.) siempre que aparezcan descritos en el conocimiento de embarque –además de la propia unidad de transporte intermodal que, si hubiese sido aportada por el cargador, se considerará un bulto más–. En otro caso, es decir, faltando dicha descripción, se considerará que existe un solo bulto.

La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a 2,5 veces el flete que resulte pagadero por la mercancía objeto del retraso, sin que en ningún caso (excepto dolo o dolo eventual) pueda exceder, además, el flete total del contrato de fletamento (art. 283 de la LNM).

Ello, obviamente, sin perjuicio del derecho del responsable a hacer valer el límite global de responsabilidad regulado en el título VII de la LNM (art. 395 de la LNM).

¿Cuál es el plazo para realizar protestas?

Salvo inspección conjunta realizada por los interesados, se presumirá (*iuris tantum*) entregada la mercancía en la forma descrita en el conocimiento de embarque si, a su entrega en destino, el destinatario –o el operador de manipulación actuando por cuenta de éste (art. 330.2 de la LNM)–, no realizase la correspondiente protesta al porteador o al consignatario (art. 322 de la LNM): dentro del día laborable siguiente a la entrega (en caso de pérdida o daños aparentes, para los que, de esta forma, se amplía el plazo establecido en las Reglas de La Haya-Visby), en los tres días laborables siguientes (supuestos de pérdida o daños no aparentes) o en los diez días laborables que sigan a la entrega (en caso de retraso) (art. 285 de la LNM).

¿Cuál es el plazo de prescripción de las acciones nacidas del contrato de fletamento?

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescriben al año (art. 286 de la LNM). Igual plazo anual se establece para la acción de repetición del porteador contractual frente al efectivo, a contar desde la fecha en que aquél hubiese abonado la indemnización reclamada (art. 278.4 de la LNM).

5.3. El contrato de pasaje

¿Cómo se define el contrato de pasaje?

La LNM define el contrato de pasaje marítimo como aquél en virtud del cual el porteador se obliga, a cambio de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, a su equipaje (art. 287.1 de la LNM). Pese a tal definición, también queda amparado por esta regulación el transporte gratuito, pero no así el amistoso o el clandestino (art. 287.2 de la LNM).

¿Cuáles son las obligaciones exigibles al porteador?

Se imponen como obligaciones del porteador las de (a) expedir el billete de pasaje (arts. 288 y 289 de la LNM); (b) poner a disposición de los pasajeros un buque y las plazas de acomodo-

dación adquiridas por estos (art. 290.2 de la LNM); (c) conservar el estado de navegabilidad del buque a fin de garantizar la seguridad y comodidad de los pasajeros (art. 290.1 de la LNM); (d) emprender el viaje sin demora y por la ruta acordada o, en su defecto, la usual; (e) prestar los demás servicios complementarios y la necesaria asistencia médica (art. 291 de la LNM); (f) sufragar los gastos de manutención y alojamiento en caso de interrupción del viaje o, siendo esta definitiva, proveer el transporte hasta el destino pactado (art. 292 de la LNM); y (g) transportar, junto al pasajero, su equipaje (art. 294 y 295 de la LNM), quedando éste afecto al pago de su transporte en los términos establecidos para el contrato de fletamento (art. 296 de la LNM), sin perjuicio del derecho del porteador a instar su depósito y venta en expediente de certificación pública en caso de impago del pasaje (art. 512 de la LNM).

¿Qué derechos y obligaciones tienen los pasajeros?

La LNM atribuye a los pasajeros los derechos que resultan de las disposiciones del Derecho de la Unión Europea y, por tanto, del Reglamento (UE) n^o 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre derechos de los pasajeros que viajen por mar y vías navegables (art. 293.1 de la LNM). Norma a la que deben añadirse las propias del Derecho consumerista (esencialmente, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias) pues no en vano el pasajero ha de tener, las más de las veces, la consideración de consumidor o usuario.

Por su parte, se establecen como obligaciones de los pasajeros las de (a) pagar el precio del pasaje; (b) presentarse al embarque; y (c) cumplir con las órdenes dadas por el capitán (art. 176 de la LNM) y con las disposiciones que se hubiesen establecido para mantener el orden y la seguridad a bordo (art. 293.2 de la LNM).

¿Cuándo se termina anticipadamente el contrato de pasaje?

El contrato de pasaje se entenderá terminado, con las consecuencias previstas en la LNM, (a) cuando el pasajero no embarcase en la fecha fijada; (b) cuando, por causas fortuitas, el viaje se demorase o resultase imposible su realización; (c) cuando se modificasen sustancialmente algunas de las condiciones del viaje; (d) en los supuestos de guerra con riesgo para el buque o para el pasaje; y (e) en caso de imposibilidad de continuar el viaje por el pasajero debido a causas fortuitas (art. 297 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad aplicable al porteador?

El régimen de responsabilidad del porteador, de carácter imperativo y aplicable a los transportes nacionales e internacionales, se regulará por lo establecido en el Convenio internacional de Atenas de 13 de diciembre de 1974 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, según resulta modificado por el Protocolo de Londres de 19 de noviembre de 1976; por el Reglamento (CE) n^o 392/2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente; y por la propia LNM (arts. 298 y 299 de la LNM).

Conviene señalar que el Protocolo de 29 de marzo de 1990 al Convenio de Atenas (al que España se adhirió), no llegó a entrar en vigor. Y que pese a que España lo firmó el 14 de enero de 2004, no es parte del Protocolo de Londres de 1 de noviembre de 2002 (que está en vigor desde el 23 de abril de 2014), aunque su aplicación deriva del citado Reglamento (CE) n^o 392/2009 (la Unión Europea se adhirió a este Protocolo de 2002 en virtud de la Decisión 2012/22 del Consejo, de 12 de diciembre de 2011), lo que, sin duda, puede originar

alguna situación de compleja solución en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable en aquellos supuestos incluidos en el ámbito del Convenio de Atenas modificado por el Protocolo de 1976. Situación ésta que se ve agravada por el hecho de que la LNM declara aplicable al porteador el límite de responsabilidad establecido en el Convenio de Atenas y sus protocolos vigentes en España (es decir, el reiterado Protocolo de 1976), sin mención alguna a la norma europea, lo que implica que, cuando no resulte de aplicación el Reglamento (CE) nº 392/2009, los límites serán sustancialmente inferiores a los previstos en éste (art. 299 de la LNM). Obvia el señalar la conveniencia de que España ratifique el Protocolo de 2002.

No obstante, el pasado 28 de noviembre de 2014 el Consejo de Ministros aprobó un Acuerdo por el que se acordó remitir a la Cortes Generales el Protocolo de 2002 para su ratificación, autorizándose, además, la denuncia del Convenio de Atenas y de su Protocolo de 1976 y la revocación a la adhesión al Protocolo de 1990. Quiere ello decir que, no obstante la literalidad del art. 298.1 de la LNM, es de suponer que en muy breve plazo de tiempo el régimen aplicable a la responsabilidad del porteador sea el establecido en el Protocolo de 2002 (además del citado Reglamento europeo y la propia LNM). Con ello se pondría término a las disfunciones, antes apuntadas, que conlleva la aplicación conjunta del Convenio de Atenas modificado por el Protocolo de 1976 y el Reglamento (CE) nº 392/2009.

¿Qué regímenes de responsabilidad son los establecidos en el Convenio de Atenas modificado por el Protocolo de 1976, en el Protocolo de 2002 y en el Reglamento 392/2009?

Toda vez que los regímenes de responsabilidad establecidos en el Convenio de Atenas modificado por el Protocolo de 1976 y en el Reglamento 392/2009 difieren sustancialmente, en el siguiente cuadro se recogen, resumidamente, los principios básicos sobre los que se asienta la responsabilidad bajo ambos regímenes.

Régimen de responsabilidad del porteador marítimo en el contrato de pasaje			
		Convenio Atenas 1974 y Protocolo 1976	Protocolo 2002 y Reglamento 392/2009
Régimen	Muerte o lesiones	Sucesos de la navegación: responsabilidad por culpa presunta Otros sucesos: responsabilidad por culpa probada	Sucesos de la navegación: - Hasta 250.000 DEG: responsabilidad cuasi-objetiva - Desde 250.000 DEG: responsabilidad por culpa presunta Otros sucesos: responsabilidad por culpa probada
	Equipaje camarote	Sucesos de la navegación: responsabilidad por culpa presunta Otros sucesos: responsabilidad por culpa probada	Sucesos de la navegación: responsabilidad por culpa presunta (excluidos objetos de valor) Otros sucesos: responsabilidad por culpa probada (excluidos objetos de valor)
	Otros equipajes	Responsabilidad por culpa presunta	Responsabilidad por culpa presunta

Régimen de responsabilidad del porteador marítimo en el contrato de pasaje			
Hechos generadores		Muerte o lesiones al pasajero Pérdida o daños al equipaje	Muerte o lesiones al pasajero Pérdida o daños al equipaje
Extensión		Durante el transporte	Durante el transporte
Límite	Muerte o lesiones	46.666 DEG/pax	400.000 DEG/pax
	Equipaje camarote	833 DEG/pax	2.250 DEG/pax
	Vehículos	3.333 DEG/vehículo	12.700 DEG/vehículo
	Otros equipajes	1.200 DEG/pax	3.375 DEG/pax
Quebra de la limitación		Dolo Dolo eventual	Dolo Dolo eventual
Exoneración			Sucesos de la navegación (hasta 250.000 DEG): Guerra Fenómeno natural extraordinario Acto doloso de tercero Culpa del pasajero
Reclamación (equipaje)	Daños aparentes	Al desembarco o devolución	Al desembarco o devolución
	Daños no aparentes	15 días	15 días
Prescripción		2 años	2 años

Como se señaló, la reciente remisión a las Cortes Generales del Protocolo de 2002 para su ratificación junto con la autorización para la denuncia del Convenio de Atenas y de su Protocolo de 1976 y la revocación a la adhesión a la adhesión a Protocolo de 1990 ha de suponer, desde su entrada en vigor, la aplicación única del citado Protocolo de 2002 y del Reglamento (CE) nº 392/2009.

¿Es responsable el porteador por el retraso?

La remisión de la LNM a las citadas normas de Derecho de la Unión Europea e internacionales conlleva la ausencia de regulación del retraso como hecho generador de la responsabilidad del porteador, fuera de aquellos supuestos en los que ésta pudiere ser reclamada al amparo del Reglamento 1177/2010.

¿Cuándo es exigible un seguro obligatorio de responsabilidad?

Conforme a lo establecido en el Protocolo de 2002 y en el Reglamento (CE) nº 392/2009, la LNM requiere que, con carácter obligatorio, el porteador efectivo que efectúe el transporte en un buque que traslade a más de doce pasajeros tenga suscrito un seguro de responsabilidad en los términos expresados en las citadas normas aplicables y en las normas reglamentarias que se dicten al efecto, en particular, conforme al Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (art. 300.1 de la LNM). Se consagra, además, el derecho de los terceros perjudicados a reclamar directamente al asegurador al amparo de dicho seguro, sin perjuicio del derecho de éste a oponer, entre otras, la excepción de la causación dolosa del accidente (art. 300.2 de la LNM).

5.4. El contrato de remolque

¿Cómo se define el contrato de remolque?

La LNM define este contrato como aquél en virtud del cual el armador del remolcador se obliga, contra el pago de una remuneración, a realizar la maniobra necesaria para el des-

plazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o a prestar su colaboración en la realización de las maniobras del buque remolcado o a su acompañamiento o a la puesta a disposición del remolcador (art. 301 de la LNM).

¿Cuáles son las modalidades de remolque reconocidas por la LNM?

De la definición del contrato de remolque derivan las dos modalidades contractuales que se reconocen en la LNM: (a) el remolque transporte (u oceánico), en el que la dirección de la maniobra se atribuye al capitán del buque remolcador (art. 302 de la LNM); y (b) el remolque maniobra (o portuario), al amparo del cual la dirección compete al mando del buque remolcado (art. 303 de la LNM en relación con el art. 127 de la LPEMM).

La LNM recoge una tercera categoría: el denominado remolque de fortuna (art. 305 de la LNM), otrora regulado en la ley patria sobre salvamento marítimo, para referirse a aquellos supuestos en los que se realiza una actividad de remolque en situaciones extraordinarias que no llegan a constituir un salvamento, y en las que no se han fijado previamente las condiciones de su prestación ni el precio por los servicios (que habrán de ser fijados por los órganos jurisdiccionales o administrativos igualmente competentes para determinar el importe de la remuneración por salvamento).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad que deriva del remolque?

Las responsabilidades en que puedan incurrir los armadores de los buques remolcador y remolcado por los daños que se causaren entre ellos, son exigibles a aquel que negligentemente incumpla las obligaciones que le incumben (sistema de responsabilidad por culpa probada) (art. 304.1 de la LNM), prescribiendo la acción nacida de este contrato en el plazo de un año (art. 306 de la LNM). De esta forma, y por lo que se refiere al remolque transporte, no sigue la LNM la práctica contractual que reflejan los formularios en los que habitualmente se documentan estos contratos y conforme a la cual cada parte soporta sus propios daños ("*knock for knock system*").

Por el contrario, y sin perjuicio del derecho de repetición entre ellos, la LNM declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores por los daños causados a los terceros por el tren de remolque, salvo que se acredite por alguno de dichos armadores la inimputabilidad del daño a su elemento en el tren de remolque (art. 304.2 de la LNM).

5.5. El contrato de arrendamiento náutico

¿Cómo se define el contrato de arrendamiento náutico?

Se entiende por arrendamiento náutico (*chárter*) aquel en virtud del cual se cede o pone a disposición del arrendatario, por un período de tiempo determinado y a cambio de un precio, un buque o embarcación con una finalidad exclusivamente deportiva o de recreo (art. 307 de la LNM).

¿Cuáles son las modalidades de arrendamiento náutico y qué régimen jurídico les resulta aplicable?

La LNM distingue entre el arrendamiento sin dotación, al que también se le aplican las normas contenidas en el contrato de arrendamiento de buque (art. 308.2 y 311 de la LNM), y el arrendamiento con tripulación, sujeto a determinadas disposiciones que disciplinan el contrato de fletamento (art. 308.3 y 310 de la LNM).

Debe afirmarse que pese al declarado carácter imperativo de las (muy escasas) normas que regulan este contrato (art. 308.4 de la LNM), la distinta remisión a las disposiciones reguladoras de aquellos otros contratos plantea una cuestión de compleja resolución. En efecto, si tenemos en cuenta que, en sede de contrato del arrendamiento del buque, se contienen disposiciones de marcado carácter tuitivo aplicables a los buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo es el recreo o el deporte (arts. 192.3, 194.2 y 198.2 de la LNM), no resulta evidente que estas hayan de ser aplicables a los arrendamientos náuticos con dotación (por cuanto, como se indica, a esta modalidad le resultan de aplicación las normas sobre el fletamento a que se refiere el art. 210 de la LNM, pero no las del arrendamiento de buques).

¿Qué otros aspectos han de destacarse de la regulación del contrato de arrendamiento náutico?

La LNM exige al arrendador la suscripción obligatoria de un seguro que garantice su responsabilidad (art. 312 de la LNM) y, por otro lado, declara que las acciones nacidas de este contrato prescriben en el plazo de un año a contar desde la fecha de su terminación o, de ser posterior, desde la fecha del desembarque definitivo (art. 313 de la LNM).

¿Cuáles son los contratos auxiliares de la navegación regulados en la LNM?

La LNM regula en su título V los denominados contratos auxiliares de la navegación, considerando como tales a aquellos que tienen por objeto la gestión naval, la consignación, el practicaje y la manipulación portuaria.

6.1. El contrato de gestión naval

¿Cómo se define el contrato de gestión naval?

El contrato de gestión naval es definido como aquél en virtud del cual el gestor se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar para el armador, en régimen de representación directa, todos o algunos de los aspectos que conlleva la explotación de un buque (a título ejemplificativo, se citan la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora) (art. 314 de la LNM).

¿Qué régimen jurídico resulta aplicable al contrato de gestión naval?

Con carácter supletorio a las normas establecidas en la LNM (y, por supuesto, a los pactos establecidos contractualmente entre las partes), las relaciones entre el armador y el gestor se regirán, bien por el contrato de comisión mercantil (relación esporádica) –arts. 244 y siguientes del Código de Comercio–, o bien por el del contrato de agencia (cuando la relación es duradera) –Ley 12/1992 del Contrato de Agencia– (art. 317 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad que deriva de la gestión naval?

Excepcionando el régimen general del mandato, la LNM hace responsable solidario del cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas al gestor que no hubiese manifestado al tercero la identidad y domicilio del armador en nombre del cual actúa (*contemplatio domini*) (art. 316 de la LNM). En todo caso, la LNM determina la responsabilidad solidaria de

armador y gestor por los daños y perjuicios causados extracontractualmente por el gestor, sin perjuicio del derecho de ambos a limitar su responsabilidad (art. 318 de la LNM).

6.2. El contrato de consignación de buques

¿Cómo se define al consignatario del buque?

En forma distinta a la establecida en el art. 259 de la LPEMM, la LNM define al consignatario (que no el contrato de consignación) como aquella persona que, actuando por cuenta del armador, lleva a cabo aquellas actuaciones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto (art. 319 de la LNM). Tratándose de buques extranjeros en puertos españoles, la consignación se declara obligatoria (art. 10.2 de la LNM).

¿Qué régimen jurídico resulta aplicable al contrato de consignación?

Al contrato de consignación se aplicará el régimen jurídico del contrato de comisión (relación ocasional) o del de agencia (relación estable o continuada) (art. 320 de la LNM). Aun cuando nada se disponga en la norma, ha de entenderse que la aplicación de tales tipos contractuales deviene supletoria a lo acordado entre las partes y a lo regulado sobre el contrato de consignación en la LNM.

¿Cuál es el régimen de responsabilidad del consignatario?

En adición a aquellas personas referidas en el art. 249 de la LNM (porteador, agente de éste y capitán), se autoriza también al consignatario (incluso aunque no sea un agente *stricto sensu*) para firmar los conocimientos de embarque por cuenta del armador o del fletador porteador. Pues bien, si en ejercicio de esta facultad, el consignatario no hiciese constar que su actuación se realiza en nombre de estos (*contemplatio domini*) mediante la expresa indicación de su nombre y domicilio, responderá del transporte solidariamente con el armador o del fletador porteador (art. 321 de la LNM), sin perjuicio de su derecho a repetir frente a ellos (art. 278.4 de la LNM).

Fuera de este supuesto, y con la clara intención de derogar la doctrina jurisprudencial nacida al amparo de la legislación precedente (sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007), la LNM dispone que el consignatario no responde ante el destinatario por las pérdidas o daños causados a la mercancía (art. 322 de la LNM). Ello no obsta para que la LNM legitime pasivamente al consignatario para recibir las reclamaciones y reservas que deban ser hechas ante la pérdida y daños a la mercancía (supuestos a los que hemos de añadir el retraso, ya que no se justificaría la exclusión de su legitimación en tal caso) (art. 322 de la LNM en relación con el art. 285 de la LNM) e, incluso, el auto judicial acordando el embargo del buque consignado (art. 478 de la LNM).

Al margen de esta regulación, la LNM establece determinados supuestos de los que puede derivarse la responsabilidad del consignatario: en materia de polizones (art. 11 de la LNM); en la contratación de tripulaciones (art. 164 de la LNM); cuando realice actividades de manipulación portuaria (art. 323 de la LNM) o de transitario (art. 324 de la LNM); etc.

6.3. El contrato de practicaaje

¿Cómo se define el contrato de practicaaje?

El contrato de practicaaje se define como aquél en virtud del cual un práctico, a cambio de remuneración, se obliga a prestar asesoramiento al capitán en la realización de las opera-

ciones y maniobras de los buques en aguas portuarias (art. 325 de la LNM). Esta función de asesoramiento no se verá alterada si, con consentimiento expreso o tácito del capitán, es el práctico quien directamente da las instrucciones precisas para la maniobra o ejecuta esta por sí mismo (art. 327 de la LNM).

¿Qué régimen jurídico resulta aplicable al contrato de practicaje?

El régimen establecido en la LNM sobre este tipo contractual ha de entenderse complementado por aquellas normas sobre la actividad de practicaje contenidas en la LPEMM (arts. 126 y 278 y siguientes de la LPEMM) y demás disposiciones reglamentarias (Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad que deriva del practicaje?

Por lo que se refiere a la responsabilidad por los daños causados tanto al buque para el que presta el servicio como a terceros, el práctico será el único responsable de aquellos imputables a un defectuoso (o ausencia de) asesoramiento. Si a la causación de aquellos daños coadyuvó también la negligencia del capitán, serán responsables solidarios tanto el práctico como el armador y el capitán (declaración de responsabilidad directa del capitán que contraría lo establecido en el art. 149 de la LNM). Todo ello, sin perjuicio del derecho a limitar la responsabilidad que pudiera asistirles (art. 328 de la LNM): al armador, conforme al título VII de la LNM; y, al práctico, hasta la suma de 20 € por unidad de arqueado bruto del buque para el que presta el servicio, si bien hasta el máximo de un millón de euros (importe, en todo caso, actualizable conforme al IPC) (art. 281 de la LPEMM).

6.4. El contrato de manipulación portuaria

¿Cómo se define el contrato de manipulación portuaria?

El contrato de manipulación portuaria se conceptúa como aquel en virtud del cual un operador se obliga, contra remuneración, a realizar las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto (carga, descarga, estiba, desestiba a bordo, recepción, almacenamiento en muelle y almacenes portuarios, transporte intraportuario, etc.) (arts. 329 y 330 de la LNM). Operaciones que, dado su indudable interés general y por desarrollarse sobre el demanio portuario, son objeto de regulación en la legislación portuaria (arts. 130 y siguientes de la LPEMM).

¿Quién contrata las operaciones de manipulación portuaria?

Las operaciones de manipulación pueden ser contratadas con el operador tanto por los cargadores o destinatarios como por el porteador o por cualquier otra persona que hubiese asumido su realización frente a aquellos (art. 331 de la LNM). En general, por aquél que, conforme al contrato de fletamento, hubiese de llevar a cabo dichas operaciones de manipulación (arts. 218 y 227 de la LNM). Ahora bien, incluso cuando el operador no hubiese sido contratado por el destinatario de las mercancías, podrá éste reclamar directamente al operador por los daños y pérdidas que éste hubiese causado a las mercancías (art. 336 de la LNM).

¿Qué garantías se otorgan al operador para el cobro del precio del contrato?

Sin perjuicio de quién haya contratado con el operador, se reconoce a éste el derecho a retener las mercancías en garantía del pago del precio adeudado por el servicio de manipu-

lación (art. 338 de la LNM). Aunque este derecho de retención no se sujeta a las limitaciones establecidas para su ejercicio por el porteador bajo un contrato de fletamento (art. 237 de la LNM), tampoco, sin embargo, se amplía al reconocimiento a su favor de un derecho de depósito y venta como el declarado para dicho porteador (arts. 512 y siguientes de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad aplicable al operador?

El régimen de responsabilidad de los operadores, de carácter necesario (art. 329.2 de la LNM), se inspira en la regulación del Convenio de Viena de 19 de abril de 1991 sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (que no está en vigor). Así, la LNM establece un régimen *ex recepto* de responsabilidad del operador por culpa presunta que abarca a la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías, quedando sólo exonerado dicho operador si acredita el fortuito y, además, que adoptó las medidas razonables tendentes a evitar el daño. En todo caso, se presumirá que el operador entregó las mercancías en buena condición si, en caso de pérdida o daño, no se informa a dicho operador por escrito en el plazo de tres días (daños aparentes) o de quince días (daños no aparentes) (art. 333 de la LNM).

Salvo en caso de dolo o dolo eventual, el operador tendrá derecho a limitar su responsabilidad hasta la suma de 2 DEG por kilogramo de peso bruto de mercancía averiada o perdida, o hasta un importe equivalente a 2,5 veces el importe del precio acordado en el contrato de manipulación portuaria en relación con las mercancías objeto del retraso (sin que pueda exceder del precio total acordado para toda la expedición) (art. 334 de la LNM).

La acción para exigir la responsabilidad del operador prescribirá a los dos años a contar desde la entrega de las mercancías o, en caso de pérdida, desde la fecha en que hubieron de ser entregadas (art. 337 de la LNM).

¿Cuáles son los accidentes de la navegación regulados en la LNM?

El título VI de la LNM se destina a regular los denominados accidentes de la navegación. Superando la trasnochada regulación hasta ahora vigente, y absteniéndose de establecer un estatuto propio para aquellas instituciones que carecen de justificación para su configuración autónoma (arribada forzosa, etc.), esta nueva regulación se fundamenta esencialmente en los textos internacionales sobre la materia. En este título VI, por tanto, se regulan el abordaje, la avería gruesa, el salvamento, la extracción de buques y bienes hundidos y la responsabilidad derivada de la contaminación marítima.

7.1. El abordaje

¿Cómo se define el abordaje?

Se define el abordaje como el choque en el que intervienen buques, embarcaciones o artefactos navales del que resulten daños para estos o para las personas o cosas. Pese a que sólo se requiera la intervención de vehículos de la navegación en el choque, al tenor de nuestra jurisprudencia, debe descartarse que el choque de estos con un bien fijo (muelles, pantalanes, etc.) haya de regularse por estas normas del abordaje y no por las generales de la responsabilidad extracontractual (sentencia del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2003). Es así que, para aplicar estas particulares disposiciones marítimas, el choque debe producirse entre los citados vehículos. Ello, sin perjuicio de aplicar las normas relativas a dicha institución a aquellos supuestos en los que, sin existir contacto físico, se causan daños a aquellos vehículos como consecuencia de la incorrecta maniobra de otro buque (art. 339 de la LNM).

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable al abordaje?

Con las particularidades establecidas en el capítulo I del título VI de la LNM, la responsabilidad que deriva del abordaje queda sujeta, esencialmente, a lo establecido en el Convenio

internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje (art. 339.1), que se resume en el siguiente cuadro.

Régimen de responsabilidad en el Convenio sobre abordaje de 1910		
Abordaje por culpa unilateral	Responsabilidad exclusiva del buque culpable	
Abordaje por culpa compartida	Daños propios	Distribución de la responsabilidad entre los buques conforme al grado de culpa
	Daños materiales	
	Daños personales	Solidaridad
Abordaje fortuito	Ausencia de responsabilidad	
Abordaje dudoso	- Por la causa: fortuito - Por el grado de culpa: culpa compartida (50% a cada buque)	

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta regulación de la LNM el abordaje en el que intervengan buques de Estado (art. 339.4 de la LNM), las responsabilidades que derivan de las relaciones entre partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo (y, pese al silencio de la LNM, ha de entenderse que también las que derivan de otros contratos, como el de remolque) (art. 345.2 de la LNM) y los daños por contaminación marítima ocasionados por un abordaje (art. 346 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de responsabilidad que deriva de un abordaje?

La LNM declara la obligación del armador del buque culpable de indemnizar todos los daños causados al buque abordado y a las personas y cosas a bordo del mismo, así como a los ocasionados fuera del buque. Ahora bien, dicha culpabilidad así como la relación causal (y los daños ocasionados), ha de ser probada por aquel que reclama la indemnización (régimen de responsabilidad por culpa probada) (art. 340 de la LNM).

En caso de culpa compartida, los armadores de ambos buques devienen responsables de los daños causados, cada uno de ellos, en proporción al grado de culpa que ha de atribuirse en el accidente (art. 341 de la LNM). Sin embargo, la responsabilidad de ambos se declara solidaria respecto a los daños personales sufridos por terceros y, apartándose en este extremo de lo establecido en el citado Convenio internacional de 1910 (cuyas disposiciones, en todo caso, serán de aplicación preferente en aquellos supuestos incluidos dentro de su ámbito de aplicación), también en relación a los daños materiales causados a terceros (art. 342 de la LNM). Ello, sin perjuicio del derecho de los armadores de los buques de oponer frente a dichas reclamaciones (y en la extensión que corresponda, a la atribuible al otro armador) las excepciones y limitaciones de responsabilidad que correspondieren a dicho otro armador (particularmente, aquellas excepciones amparadas en los contratos, principalmente, de fletamento o pasaje) (art. 343 de la LNM en relación con el art. 1148 del Código Civil); y también, del derecho a repetir lo indemnizado frente al otro armador hasta el importe correspondiente al grado de culpa atribuible a éste (artículo 342.2 de la LNM); y, asimismo, del derecho a limitar la responsabilidad conforme al título VII de la LNM (art. 343 de la LNM) (este último, sin embargo, no aplicable a los artefactos navales, conforme al art. 394.2 de la LNM).

7.2. La avería gruesa

¿Cómo se define la avería gruesa?

En similitud con cuanto se establece en la Regla A de las Reglas de York y Amberes, la LNM dispone que existe un acto de avería gruesa cuando de forma intencionada y razonable se causa un daño o gasto (sacrificio) de carácter extraordinario con el fin de procurar la salvación común de aquellos intereses comprometidos en un viaje marítimo amenazados por un peligro (art. 347 de la LNM).

¿Quién contribuye al pago de los daños y gastos admisibles en avería gruesa?

Existiendo un acto de avería gruesa, se admitirán en la masa activa aquellos daños y gastos que sean consecuencia directa o previsible de dicho acto (art. 348 de la LNM, en relación con la Regla C de las Reglas de York y Amberes), habiendo de contribuir al pago de aquéllos los titulares de los intereses en riesgo que hubiesen sido salvados (Regla A de las Reglas de York y Amberes) si bien sólo hasta el límite de su valor (precisión ésta que se contiene en el art. 349 de la LNM, pero no así en las Reglas de York y Amberes).

La acción para reclamar la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje (art. 355 de la LNM), pudiendo el armador retener las mercancías sujetas a contribución hasta que, por su titular, no se declare el compromiso de contribuir (generalmente, mediante la firma de un *"average bond"*) y se garantice el pago de dicha contribución (usualmente, mediante la entrega del *"average guarantee"*) (art. 352 de la LNM).

No obstante, no existirá obligación de contribuir si el peligro que justificó incurrir en aquel daño o gasto es atribuible a la culpa de alguna de las partes (art. 351 de la LNM), criterio éste que se aparta del establecido en la Regla D de las Reglas de York y Amberes.

¿Cómo se liquida la avería gruesa?

La LNM prevé dos sistemas distintos para proceder a la liquidación de la avería gruesa. En primer lugar, ésta podrá liquidarse conforme a las reglas acordadas entre las partes interesadas (liquidación privada) si bien, la así realizada, carece de fuerza vinculante y puede ser discutida en procedimiento judicial (art. 353 de la LNM) seguido ante el juzgado de lo mercantil del lugar de finalización del transporte o de arribada (art. 469.4 de la LNM). En este caso, si las partes acuerdan someterse, sin mayor precisión, a las Reglas de York y Amberes, habrán de entenderse aplicables en su versión más reciente. De no existir pacto en tal sentido, serán aplicables las (inexistentes) reglas legales de liquidación de la avería gruesa (art. 356.1 de la LNM). Las partes también podrán acordar que sea el armador quien designe al liquidador (art. 356.2 de la LNM). Por otro lado, y en segundo lugar, se prevé que, a falta de acuerdo para liquidar de forma privada la avería gruesa, se proceda a su liquidación notarial mediante expediente de certificación pública (arts. 354 y 506 y siguientes de la LNM).

7.3. El salvamento marítimo

¿Cómo se define el salvamento marítimo?

El salvamento marítimo es definido como todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval (o para salvaguardar o recuperar otros bienes) que se encuentren en peligro en aguas navegables (que no sean continentales sin comunicación con la mar y no utilizadas por buques de navegación marítima) (art. 358.1 de la LNM).

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable al salvamento marítimo?

La regulación del salvamento marítimo se sujeta a lo establecido en el Convenio de Londres de 28 de abril de 1989 sobre salvamento marítimo, así como a las normas establecidas en el capítulo III del título VI de la LNM (art. 357 de la LNM). El salvamento así regulado, y no sin ciertas especialidades, resulta también de aplicación a aquél prestado por y a los buques de Estado (art. 359 de la LNM) que no sean extranjeros (art. 366 de la LNM).

¿Qué competencias se atribuyen a la Administración en las operaciones de salvamento marítimo?

Con el fin salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación marítima, la LNM faculta a la Administración para ordenar o supervisar un salvamento (art. 360 de la LNM) o para intervenir en aquellos que se realicen en los espacios marítimos españoles, pudiendo dirigir las operaciones o impartir instrucciones de obligado cumplimiento (art. 367 de la LNM).

¿Quién puede suscribir un contrato de salvamento marítimo?

El salvamento puede llevarse a cabo al amparo de un contrato libremente acordado entre las partes, confiéndose al capitán del buque y a su armador la representación legal necesaria para concluir tal contrato en nombre de los propietarios de los bienes que se encuentren a bordo (art. 361 de la LNM).

¿Cuál es la regulación en materia de la remuneración por el salvamento marítimo?

Si las operaciones de salvamento producen un resultado útil, se devengará un premio a favor del salvador que no podrá ser superior al valor del buque y demás bienes salvados (art. 362.1 de la LNM). Siguiendo el criterio patrio tradicional, este premio se distribuirá entre el armador y la dotación en la proporción de un tercio y dos tercios, respectivamente (también en caso de buques extranjeros, salvo que la ley de su pabellón disponga otra cosa), excepto si se tratase de buques remolcadores o armados y equipados para el salvamento (salvamento profesional), en cuyo caso habrá de estarse a lo dispuesto en la relación laboral que vincula a la dotación (art. 363 de la LNM).

Si bien son deudores del premio todos los intereses vinculados al buque o a los bienes salvados, nada obsta para que sea el armador quién abone el premio a los salvadores, repitiendo posteriormente frente al resto de los titulares de aquellos otros intereses (art. 362.2 de la LNM). En todo caso, y para el aseguramiento del cobro del premio, asiste el derecho de los salvadores, bien a retener el buque y demás bienes salvados hasta que no se constituya garantía bastante por el importe del premio, o bien a requerir al armador para que condicione la entrega de las mercancías transportadas a la constitución de una garantía (que asegure el pago de la correspondiente parte del premio) por sus destinatarios (art. 365 de la LNM).

¿Cuál es la jurisdicción competente en materia de salvamento marítimo?

Una de las principales modificaciones que, en materia de salvamento, introduce la LNM se refiere a los aspectos competenciales en relación a los procedimientos que resultan de esta institución. Así, en primer lugar, se deroga la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo su título II que continúa en vigor, si bien manteniendo su calificación de norma reglamentaria (disposición derogatoria única de la LNM en relación con la disposición final tercera de la LPEMM).

En segundo lugar, se prevé la futura adscripción orgánica y funcional del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes a la Administración Marítima (disposición final décima de la LNM). Además, se contempla la constitución del Consejo de Arbitrajes Marítimos y de los Auditores de Arbitrajes Marítimos, llamados a sustituir al Tribunal Marítimo Central y a los Juzgados Marítimos Permanentes, respectivamente (disposición transitoria primera de la LNM).

Y, finalmente, si bien se mantiene la competencia del Consejo de Arbitrajes Marítimos y de los Auditores de Arbitrajes Marítimos (y, hasta su desaparición, del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes) para entender de las acciones tendentes a la reclamación de los premios por salvamento y remuneraciones por remolques de fortuna (art. 305 de la LNM), ésta sólo será ejercida en caso de acuerdo entre los interesados. A falta de tal acuerdo, serán los órganos de la jurisdicción civil ordinaria (juzgados de lo mercantil) los competentes para dirimir las disputas en esta materia (disposición adicional segunda de la LNM).

Ello, con la excepción (a) de aquellos expedientes de salvamento de buques de Estado españoles, en los que el premio debe reclamarse conforme al correspondiente procedimiento administrativo (art. 359.1 de la LNM) y (b) de los expedientes, necesariamente tramitados por la Armada, respecto de los bienes de propiedad desconocida y desposeídos que hubiesen sido salvados, cuando su propietario no fuese localizado (art. 368 de la LNM que particulariza, respecto de tales bienes, el régimen general de los hallazgos establecido en los arts. 615 y siguientes del Código Civil).

7.4. La recuperación de buques y bienes hundidos

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable a la recuperación de restos hundidos?

Sin perjuicio de la aplicación preferente de las normas de policía establecidas en la legislación portuaria para la remoción de los restos (art. 304 de la LPEMM), y dado que España no es parte del Convenio internacional de Nairobi de 18 de mayo de 2007 sobre remoción de restos de naufragios (que entrará en vigor el 14 de abril de 2015), la LNM establece ciertas disposiciones que tienen por finalidad regular la recuperación de buques y bienes hundidos. Salvo que se establezca lo contrario, estas normas no resultan de aplicación al patrimonio cultural subacuático (regulado, esencialmente, en la Convención de París de 2 de noviembre de 2001 sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, y por algunas disposiciones de la propia LNM que, no puede negarse, se han establecido teniendo muy presente el asunto "Odyssey").

¿Quién es propietario de los buques y bienes hundidos?

Conforme a las disposiciones contenidas en la LNM, la propiedad de todos los buques (que no sean buques de Estado, ya que, conforme al art. 382.1 de la LNM, se consideran bienes demaniales con las consecuencias anudadas a dicha naturaleza) y bienes hundidos en aguas interiores o en la mar territorial prescribe en favor del Estado una vez transcurridos tres años desde su hundimiento. También, y transcurrido el mismo período de tiempo, la de aquellos buques o bienes propiedad de españoles que se hubieren hundido dentro de la zona económica exclusiva o en alta mar (art. 374 de la LNM). Fuera de estos supuestos, el hundimiento o naufragio no afecta a la titularidad dominical de un buque (art. 373 de la LNM).

¿Qué requisitos se exigen para poder localizar y extraer buques y bienes hundidos?

Tanto las operaciones de exploración, rastreo y localización (art. 376 de la LNM) como las de extracción de buques y bienes hundidos en aguas interiores o en la mar territorial (art. 377 de la LNM), requieren la obtención de una previa autorización por parte de la Armada que, en principio, deberá ser solicitada por el propietario del buque o del bien naufragado (art. 378 de la LNM) o por aquel que hubiese concertado con dicho propietario un contrato de salvamento (art. 379 de la LNM). Ello, sin perjuicio de que, siendo los bienes naufragados propiedad del Estado, la Armada pueda adjudicar su extracción mediante concurso conforme a las normas del patrimonio público (art. 380 de la LNM).

7.5. La responsabilidad civil por contaminación marítima

¿Cuándo resulta de aplicación el régimen de responsabilidad de la LNM?

Las normas contenidas en el capítulo V del título VI de la LNM establecen un régimen legal autónomo y propio en materia de responsabilidad por contaminación que, en última instancia, sólo cede en su aplicación principal ante la existencia de disposiciones internacionales que pudieran resultar de aplicación, en particular: (a) el Convenio sobre responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos de 1969, tal como resultó enmendado por el Protocolo de Londres de 27 de noviembre de 1992 (Convenio CLC), y (b) el Convenio de Londres de 23 de marzo de 2001 sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (Convenio Bunkers). Por su parte, ni el Convenio de Londres de 3 de mayo de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio HNS), ni su Protocolo de 30 de abril de 2010 se encuentran, a la fecha, en vigor. Tampoco España ha ratificado o se ha adherido a tales instrumentos, pese a la autorización comunitaria dada por la Decisión del Consejo de 18 de noviembre de 2002 (art. 391.1 de la LNM).

Tampoco aquel régimen autónomo de la LNM se aplica a la responsabilidad civil derivada de los daños por contaminación causada por sustancias radioactivas o nucleares, que habrá de regirse por lo previsto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear y en la Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos (y, por remisión de dichos textos legales, en el Convenio de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear y sus Protocolos de 28 de enero de 1964, 16 de noviembre de 1982 y 12 de febrero de 2004) (art. 391.2 de la LNM).

El establecimiento de un régimen de responsabilidad civil específico en materia de contaminación no excluye, para aquellos supuestos que queden regulados en la LNM, la aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental y en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, así como tampoco la derivada de las normas sancionadoras contenidas en la LPEMM.

¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil derivado de la contaminación marítima?

La LNM establece un régimen de responsabilidad civil, de carácter cuasi objetivo, por los daños causados por la contaminación de las costas, las aguas interiores, la mar territorial y la zona económica exclusiva (art. 386.1 de la LNM). Y canaliza la obligación indemnizatoria hacia el armador del buque o embarcación, o el titular del uso o explotador del artefacto naval o de la plataforma fija (art. 385.1 de la LNM).

Estos responsables legales únicamente podrán quedar exonerados de responsabilidad (exoneración absoluta) cuando el daño hubiese sido causado por una fuerza mayor inevitable, por una acción negligente de la autoridad responsable del mantenimiento de las luces y ayudas a la navegación, o por la actuación dolosa de un tercero (art. 386.1 de la LNM). Además, si se prueba que el perjudicado contribuyó con su actuar negligente o doloso a la causación del daño, y sólo respecto de los daños sufridos por dicho perjudicado (exoneración relativa), podrán aquéllos quedar total o parcialmente exentos de responsabilidad (art. 387 de la LNM).

Esta responsabilidad se extiende a indemnizar tanto los daños causados por la contaminación fuera del buque como el coste de las medidas razonables adoptadas por cualquier persona después de acaecido el suceso al objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación. En ambos casos, la responsabilidad está sujeta a la limitación prevista en el título VII de la LNM (art. 388 de la LNM).

¿Es exigible un seguro obligatorio de responsabilidad?

La LNM establece el carácter obligatorio del seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación, remitiendo a un posterior desarrollo reglamentario las condiciones y el alcance de cobertura de dicho seguro (art 389.1 de la LNM), aunque debe afirmarse que el aseguramiento de determinadas responsabilidades derivadas de la contaminación ya ha sido objeto de regulación (Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre; Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre; y Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre). Además, se dispone que los perjudicados tengan acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil (art. 389.2 de la LNM).

¿Qué disposiciones regulan la limitación de la responsabilidad?

Por expresa remisión de la LNM, el derecho a limitar la responsabilidad se regula por el Protocolo de Londres de 2 de mayo de 1996 por el que se enmienda el Convenio internacional de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo, con las reservas efectuadas por España (arts. 397 y 399.2 de la LNM) y por la LNM (art. 392 de la LNM).

¿Cuándo resulta de aplicación el régimen de limitación?

Este régimen será aplicable, en todo caso, cuando la limitación sea invocada ante un órgano judicial o administrativo español (art. 394.1 de la LNM) y cualquiera que fuese la jurisdicción ante la que se exija la responsabilidad sujeta a limitación (art. 393 de la LNM). Con excepción de aquella que deriva de la contaminación marítima (art. 388.2 de la LNM), no estarán sujetas al régimen de limitación las responsabilidades relativas a los artefactos navales ni a las plataformas fijas (art. 394.2 de la LNM). Por lo demás, cuando este régimen de limitación de responsabilidad concorra con el derecho a limitar que asiste al porteador (arts. 282, 283 y 299 de la LNM), podrá éste optar por la aplicación del límite previsto bajo el contrato de fletamento o de pasaje, o por el previsto en el título VII de la LNM (art. 395 de la LNM), sin que resulte admisible su aplicación conjunta.

¿Qué créditos están sujetos a limitación?

La LNM reconoce el derecho de limitación frente a aquellos mismos créditos relacionados en el Protocolo de Londres de 1996, con excepción de aquéllos derivados de reclamaciones

de la Administración por la remoción de los restos del buque o su carga (art. 397.2 de la LNM, en relación con el art. 304.6 de la LPEMM). Por tanto, quedan sujetos a limitación los siguientes créditos:

Créditos sujetos a limitación
a) las reclamaciones por daños personales y materiales, incluidos los daños al dominio público marítimo o portuario, producidos a bordo o como consecuencia de la explotación del buque o de las operaciones de salvamento;
b) las reclamaciones por retraso;
c) las reclamaciones por daños extracontractuales causados a consecuencia de la explotación del buque o de las operaciones de salvamento; y,
d) las reclamaciones relacionadas con las medidas adoptadas con el fin de evitar o minimizar los perjuicios que pueden dar lugar a una reclamación sujeta a limitación.

Asimismo, y a los efectos de corregir una muy criticable corriente jurisprudencial que ha venido considerando como ilimitables los créditos contractuales (sentencia del Tribunal Supremo de 28 de enero de 1998), la LNM expresamente declara que los créditos limitables lo serán con independencia de la naturaleza de la acción que se ejercite para su reclamación (art. 396.2 de la LNM).

¿Cuál es el importe del límite de responsabilidad?

La suma a la que ascienda el límite aplicable a las reclamaciones surgidas de un mismo accidente será aquella establecida en el Protocolo de Londres de 1996 (art. 398 de la LNM) habiendo de tenerse en cuenta que, en virtud de la Resolución LEG.5(99) de 19 de abril de 2012 de la OMI, tales límites serán incrementados con efectos desde el 8 de junio de 2015.

No obstante, y por lo que se refiere al límite aplicable a las reclamaciones por muerte o lesiones a los pasajeros, la ausencia en la LNM de un límite específico distinto al establecido en el Protocolo de Londres de 1996 y la remisión que hace dicha norma, a los efectos de determinar el importe de esta limitación, a lo dispuesto en el Derecho de la Unión Europea (es decir, al Reglamento (CE) 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente) y a los convenios internacionales, sugiere que tales reclamaciones estarán limitadas al importe establecido en el referido Protocolo de Londres de 1996 con las particularidades aplicables a los supuestos en los que dichos daños deriven de actos de guerra, secuestro, terrorismo, etc., en cuyo caso el importe de la limitación vendrá establecido por las directrices de la OMI de 19 de octubre de 2006 a las que se remite el citado Reglamento 392/2009 (art. 399.1 de la LNM).

Por otro lado, y en el caso de buques y embarcaciones de arqueo inferior a trescientas toneladas, se establece un límite de un millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con daños corporales y de quinientos mil derechos especiales de giro, para las demás (art. 399.2 de la LNM). La conversión a euros de los citados derechos especiales de giro se realizará a la fecha en la que se constituya el fondo de limitación (art. 402 de la LNM).

En el siguiente cuadro se recoge el importe de los límites máximos de responsabilidad que resultan aplicables.

Importe de los límites máximos de responsabilidad		
Arqueo (TRB)	Importe	
	Hasta 07.06.2015	Desde 08.06.2015
Muerte o lesiones corporales		
Hasta 300	1.000.000 DEG	1.000.000 DEG
300 – 2.000	2.000.000 DEG	3.020.000 DEG
2.001 – 30.000	800 DEG/TRB + 2.000.000 DEG	1.208 DEG/TRB + 3.020.000 DEG
30.001 – 70.000	600 DEG/TRB + 24.400.000 DEG	906 DEG/TRB + 36.844.000 DEG
Más de 70.000	400 DEG/TRB + 48.400.000 DEG	604 DEG/TRB + 73.084.000 DEG
Otras reclamaciones		
Hasta 300	500.000 DEG	500.000 DEG
300 – 2.000	1.000.000 DEG	1.510.000 DEG
2.001 – 30.000	400 DEG/TRB + 1.000.000 DEG	604 DEG/TRB + 1.510.000 DEG
30.001 – 70.000	300 DEG/TRB + 12.200.000 DEG	453 DEG/TRB + 18.422.000 DEG
Más de 70.000	200 DEG/TRB + 24.200.000 DEG	302 DEG/TRB + 36.542.000 DEG
Pasajeros		
175.000 DEG/pax autorizado (excepto guerra, secuestro, terrorismo, etc.: 250.000 DEG/pax hasta 340.000.000 DEG/buque)		

¿Cómo se distribuye el fondo de limitación de la responsabilidad?

El fondo de limitación, constituido en legal forma, constituye un verdadero patrimonio separado: sólo con el fondo puede pretenderse el pago de todos los créditos sujetos a limitación. Pero, a su favor, el fondo únicamente puede destinarse para el pago de dichos créditos, incluso en caso de concurso del deudor (art. 404 de la LNM).

El fondo se distribuirá a prorrata del importe de los créditos limitables. No obstante, el exceso de los créditos por muerte y daños corporales que no hubieran podido satisfacerse con cargo a la cuantía del fondo destinada para ello, concurrirá en igualdad de rango con el resto de los acreedores para cobrar de la parte del fondo destinada al pago de los daños materiales. En todo caso, además, y tras los créditos por muerte y daños corporales, tendrán prelación de cobro los créditos de la Administración por daños al demanio marítimo y portuario (art. 400 de la LNM).

¿Cuáles son los requisitos y el plazo para solicitar la limitación de la responsabilidad?

La limitación de responsabilidad únicamente puede hacerse valer mediante la constitución de un fondo, en la forma establecida en la LNM (arts. 403 y 490 de la LNM), y por tanto, no es oponible por medio de una mera excepción procesal.

El derecho a solicitar la constitución del fondo caduca a los dos años a contar desde la primera reclamación judicial de un crédito sujeto a limitación (art. 405 de la LNM).

9.1. Consideraciones generales

¿Cuándo se aplican las normas sobre el seguro marítimo?

El título VIII de la LNM regula la institución del seguro marítimo. En dicha regulación, se establecen disposiciones de aplicación general a toda clase de seguros marítimos así como normas particulares para los seguros marítimos sobre el buque, las mercancías y la responsabilidad civil. Salvo ciertas particularidades, las disposiciones generales sobre el seguro marítimo no se apartan esencialmente del régimen que, para el seguro terrestre, se establecen en la Ley del Contrato de Seguro. Ahora bien, y a diferencia de lo dispuesto en dicha Ley del Contrato de Seguro, las normas sobre el seguro marítimo contenidas en la LNM se reconocen de naturaleza dispositiva (art. 407 de la LNM). En todo caso, se declara expresamente la aplicación supletoria de la reiterada Ley del Contrato de Seguro al seguro marítimo (art. 406.1 de la LNM), salvo por lo que se refiere al seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o al recreo, que queda imperativamente sujeto a dicha Ley del Contrato de Seguro (art. 406.2 de la LNM, en relación con el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas).

A estos efectos, se entiende por seguro marítimo aquél que tiene por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima (art. 406 de la LNM). No concurriendo tal requisito, los seguros no pueden considerarse marítimos aun cuando su exigibilidad derive de la propia LNM (por ejemplo, no tendrá la consideración de seguro marítimo aquél requerido en el art. 164.2 de la LNM).

¿Qué requisitos formales se establecen en relación con el seguro marítimo?

A diferencia del carácter formal del contrato de seguro marítimo que se sancionaba en la legislación hasta ahora vigente, la LNM declara su naturaleza consensual, sin perjuicio de

imponer al asegurador la obligación de expedir una póliza o un certificado provisional de cobertura, como documentos probatorios de la existencia del contrato (arts. 407.2 y 421 de la LNM).

¿Cuáles son los intereses asegurables bajo el seguro marítimo?

El objeto del seguro marítimo viene constituido por un interés patrimonial legítimo, que puede ser presente o futuro. Puede incluso acordarse, como viene siendo práctica en el seguro marítimo, la presunción de la existencia del interés ("*policy proof of interest*") si bien tal presunción admitirá siempre la prueba en contrario. En todo caso, la inexistencia del interés conlleva la nulidad del seguro marítimo (art. 408 de la LNM). El contrato de seguro marítimo, además, se entiende concertado por cuenta de quien sea titular del interés al momento de acaecer el siniestro (art. 412 de la LNM).

A título meramente enunciativo, se señala que pueden ser objeto del seguro marítimo los intereses en (a) el buque, embarcación, artefacto naval, aun cuando se encuentren en construcción (pese a que su exposición a los riesgos de la navegación marítima sea ciertamente discutible) o estén destinados a su desguace; (b) el flete en riesgo; (c) la mercancía transportada; y, (d) la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación (art. 409 de la LNM).

¿Qué normas se establecen en relación con el valor asegurado?

La LNM establece normas aplicables a los supuestos de infraseguro y sobreseguro (art. 413 de la LNM), coincidentes sustancialmente con las establecidas en la Ley del Contrato de Seguro (arts. 30 y 31 de la Ley del Contrato de Seguro). Normas estas que, en principio, no resultarían de aplicación al seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales por cuanto se presume el carácter estimado del valor declarado en la póliza (art. 414 de la LNM).

También responde a postulados similares a los establecidos para el seguro terrestre en el art. 32 de la Ley del Contrato de Seguro (apartándose así de la regulación hasta ahora vigente para el seguro marítimo), la normativa contenida en la LNM para el seguro múltiple, aunque su existencia no se hace depender de la suscripción de los diferentes contratos por un mismo tomador (art. 415 de la LNM).

¿Qué facultades se atribuyen al asegurador abridor en el cuadro de coaseguro marítimo?

La LNM atribuye legitimación, tanto activa como pasiva, al asegurador abridor en un cuadro de coaseguro, pudiendo éste (sin alterarse la naturaleza mancomunada de sus obligaciones), por un lado, ejercitar los derechos de recobro que derivan de la subrogación en los derechos del asegurado y, por otro, hacer frente a las reclamaciones de los terceros perjudicados que derivan del ejercicio de la acción directa en los seguros de responsabilidad civil. A falta de pacto, se entenderá como asegurador abridor a aquel que asuma la mayor cuota en el contrato de seguro (art. 416 de la LNM).

¿Qué riesgos se incluyen y excluyen de la cobertura del seguro marítimo?

El seguro marítimo tiene por finalidad el aseguramiento de los riesgos de la navegación marítima, en los términos que se establezcan en el contrato (art. 417 de la LNM).

Ahora bien, legalmente, queda excluida la cobertura frente a determinados riesgos. Así, en primer lugar, salvo pacto en contrario, no se garantizan los riesgos de (a) guerra; (b) captura,

embargo o detención por autoridad; (c) piratería, motín o terrorismo; (d) huelgas y cierres patronales; y (e) explosiones atómicas o nucleares (art. 418 de la LNM).

Tampoco, en segundo lugar, los daños que traigan causa del vicio propio, de la naturaleza intrínseca o del uso o desgaste natural del bien objeto del interés asegurado (art. 420 de la LNM) y, en el caso del seguro de buques, del vicio propio de éste (art. 445 de la LNM).

Y, finalmente, quedan también excluidos del aseguramiento los daños causados por el dolo del asegurado (incluidos, dentro del concepto de asegurado y a tales efectos, los dependientes del asegurado que, en tierra, desempeñen funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación y mantenimiento del bien). Tampoco responderá el asegurador de los daños causados por culpa grave del asegurado (o de los mencionados dependientes con funciones de gerencia o dirección) salvo que se pacte su cobertura. Pero, en tal caso, devendrá inasegurable (y será a cargo del asegurado), al menos, el diez por ciento del daño sufrido (art. 419 de la LNM).

En todo caso, y salvo lo dispuesto en relación con el seguro concertado sobre buenas o malas noticias, se entenderá nulo el contrato de seguro marítimo que hubiese sido celebrado una vez acaecido el siniestro o ya desaparecido el riesgo, habiendo de estarse para ello no tanto al hecho objetivo que conduce a tal ineficacia (como ocurre en el seguro terrestre conforme al art. 4 de la Ley del Contrato de Seguro) sino a su conocimiento por las partes del contrato de seguro marítimo o del asegurado (riesgo putativo) (art. 422 de la LNM).

¿Cuáles son las obligaciones del tomador y del asegurado?

La LNM establece, como obligaciones del tomador y, en su caso, del asegurado, las (a) de declarar la verdadera entidad del riesgo, antes de la suscripción y durante la vigencia del contrato, sin incurrir en inexactitud o reticencia (arts. 423 y 424 de la LNM); (b) abonar la prima al asegurador (art. 425 de la LNM); (c) comunicar el siniestro en el plazo de siete días (art. 426 de la LNM); y (d) de llevar a cabo todas las acciones de salvamento que resulten razonables ("*sue and labour*") (art. 427 de la LNM).

En relación con la falta de pago de la prima en el seguro de facultades, ésta no podrá ser opuesta para negar la indemnización al comprador de buena fe que tuviese un certificado de cobertura expedido por el asegurador. Además, conviene destacar que, a diferencia de cuanto se regula para el seguro terrestre (art. 16 de la Ley del Contrato de Seguro), la falta de comunicación en plazo del siniestro, cuando sea debida a dolo o culpa grave del asegurado o del tomador, produce la pérdida del derecho indemnizatorio.

¿Cuáles son las obligaciones del asegurador?

Por su parte, la obligación principal del asegurador es la de indemnizar el siniestro cubierto por el contrato de seguro marítimo (arts. 429.1 de la LNM), una vez el asegurado haya acreditado la existencia y alcance del daño, así como sus causas (arts. 429.2 y 437 de la LNM).

Además de los daños materiales sufridos por el objeto del seguro, la LNM declara, como coberturas complementarias del seguro marítimo (y, por tanto, objeto también de indemnización asegurática) (a) la contribución a la avería gruesa, (b) la remuneración por salvamento y (c) los gastos razonables de minimización del daño ("*sue and labour*") (art. 430 de la LNM).

Por contra, no resultan indemnizables (a) ni los perjuicios para el asegurado derivados del siniestro (retraso, lucro cesante, daños indirectos, etc.), (b) ni los daños ocasionados a las personas por el objeto asegurado (art. 432 de la LNM).

¿Cómo se liquidan los siniestros bajo el seguro marítimo?

Conforme con la tradición legal en el seguro marítimo, la liquidación del siniestro puede realizarse, a elección del asegurado, bien mediante la acción de avería o bien por la acción de abandono (art. 433 de la LNM), si bien esta última solo es admisible en aquellos supuestos expresamente previstos en la regulación sobre el seguro de buques (art. 449 de la LNM) y del seguro de mercancías (art. 461 de la LNM). El abandono tiene por efecto transmitir la propiedad del objeto asegurado al asegurador (art. 436 de la LNM) por lo que, aun cuando nada se establezca en la LNM, ha de entenderse que la liquidación mediante esta acción sólo podrá ser ejercitada por aquel asegurado que fuere propietario del bien (art. 373 de la LNM).

Si el asegurador no rechazase expresamente el abandono en el plazo de un mes desde que le hubiese sido declarado, se presumirá su aceptación (art. 435 de la LNM). En igual plazo de un mes a contar desde la acreditación por el asegurado del daño reclamado y de sus causas, el asegurador está obligado a comunicar la aceptación o el rechazo del siniestro. Desde entonces (aceptación del abandono o, en su caso, del siniestro), el asegurador debe proceder a la liquidación del siniestro en el plazo establecido en la póliza (que no podrá ser inferior al mes) y, una vez liquidado, a abonar la indemnización al asegurado en el término máximo de 15 días (art. 437 de la LNM).

La demora en el pago de la indemnización obliga al asegurador a indemnizar el interés legal, siendo así que, conforme a la LNM y superando pronunciamientos jurisprudenciales contrarios (sentencia del Tribunal Supremo de 12 de enero de 2009), resultaría inaplicable al seguro marítimo el interés punitivo establecido en el art. 20 de la Ley del Contrato de Seguro (art. 437 de la LNM).

¿Cuál es el régimen de la subrogación del asegurador?

Indemnizado el siniestro, el asegurador queda subrogado en los derechos del asegurado, en iguales condiciones y limitaciones a las previstas en el artículo 43 de la Ley del Contrato de Seguro para el seguro terrestre (arts. 437.5 y 446 de la LNM). Ahora bien, expresamente se declaran inoponibles al asegurador que ejercita su derecho de recobro los pactos exoneratorios de la responsabilidad acordados entre el causante del daño y el asegurado o tomador, cuando dichos acuerdos no hubieren sido reflejados en la póliza del contrato de seguro marítimo.

En el seguro de buques el asegurador no podrá subrogarse en los derechos del asegurado para reclamar contra los miembros de la dotación, salvo que el siniestro fuese atribuible a su conducta dolosa (art. 446 de la LNM).

¿Cuál es el plazo de prescripción de las acciones que derivan del seguro marítimo?

La LNM, unificándolo con el dispuesto con carácter general para los seguros de daños en el artículo 23 de la Ley del Contrato de Seguro, reduce a 2 años el plazo prescriptivo establecido para el ejercicio de las acciones nacidas del contrato de seguro marítimo (art. 438 de la LNM).

9.2. El seguro de buques

¿A qué coberturas se aplican las disposiciones sobre el seguro de buques?

La LNM dispone que las normas establecidas para el seguro de casco se apliquen también supletoriamente al seguro de flete y al de otros intereses del armador o del naviero (art. 452 de la LNM).

¿Cuál es el ámbito de la cobertura en el seguro del buque?

Tras disponerse en la LNM que el seguro de buques puede concertarse por un período de tiempo o por un viaje determinado (art. 439 de la LNM), la norma regula la duración del seguro en cada una de dichas modalidades (arts. 440, 441 y 442 de la LNM). Así, en los seguros contratados para un viaje, la cobertura se inicia al momento de cargarse la mercancía a bordo y termina una vez concluida la descarga o, en todo caso, a los 15 días de la llegada del buque a puerto de destino. En los seguros de buque a término, la cobertura se iniciará a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato, concluyendo a las veinticuatro horas del último día acordado en la póliza. Ahora bien, en este último caso, si al momento de terminación de la cobertura el buque se encontrase en la mar, en puerto de arribada o en peligro, el seguro quedará prorrogado hasta la llegada del buque a puerto de destino, siempre que el tomador abone la prima correspondiente al período adicional.

En todo caso, constituye obligación del asegurado mantener la navegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval durante todo el período de vigencia del contrato de seguro marítimo (art. 444 de la LNM).

El seguro del buque comprende tanto sus partes integrantes como sus pertenencias y accesorios (art. 410 de la LNM, en relación con el art. 62 de la LNM). La cobertura de casco comprende además, con carácter complementario (art. 430 de la LNM), el aseguramiento de la total responsabilidad del armador (asegurado) derivada del abordaje, pudiendo extenderse, en caso de acuerdo en tal sentido, a la que derive de la colisión con obras e instalaciones (art. 443 de la LNM). Ahora bien, esta cobertura (de responsabilidad) queda sujeta a lo establecido en las normas de la LNM que regulan el contrato seguro de responsabilidad civil (art. 463 de la LNM).

¿En qué supuestos se admite la liquidación por abandono del buque?

A los efectos de la liquidación mediante el abandono del buque, éste ha de ser declarado al asegurador dentro del plazo de 90 días a contar desde el siniestro (art. 450 de la LNM). En todo caso, sólo procede el abandono en caso de (a) pérdida total del buque; (b) inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de su reparación; (c) cuando el importe de las reparaciones (más las contribuciones en avería gruesa y remuneraciones por salvamento) excedan del valor asegurado; y, (d) por pérdida presunta por la falta de noticias sobre el buque durante un plazo de 90 días (art. 449 de la LNM).

¿Qué efectos tiene la venta del buque sobre el seguro?

El contrato seguro del buque se extingue en caso de enajenación del buque o de cambio en el titular de su gestión náutica (art. 428 de la LNM).

9.3. El seguro de mercancías

¿Cuál es el valor asegurado de las mercancías?

En la póliza de seguro de facultades, que a diferencia de lo establecido en la legislación precedente, no se considera como de valor estimado (art. 414 de la LNM, a *sensu contrario*), el valor asegurado de las mercancías habrá de determinarse conforme al que tuviesen éstas en origen, incrementado con el de los gastos de transporte, aduana y, en su caso, con el del beneficio esperado (si éste fuese superior al diez por ciento del valor en origen, habrá de declararse expresamente en la póliza) (art. 454 de la LNM).

¿Cuál es el ámbito de la cobertura en el seguro de mercancías?

La cobertura de este seguro de mercancías comprende los daños acaecidos durante las operaciones de carga y descarga del buque, pudiendo ampliarse ésta mediante la cláusula de “almacén a almacén” (arts. 455 y 456 de la LNM). Asimismo, y mediando comunicación al asegurador y, en su caso, abono de la prima adicional, también quedarán cubiertas estas operaciones, así como la estancia en muelle o almacén, cuando fuesen realizadas en los puertos de tránsito o arribada (art. 460 de la LNM).

¿Qué obligaciones tiene el asegurado bajo una póliza flotante?

Siendo habitual el aseguramiento de las mercancías al amparo de una póliza flotante, la LNM declara la obligación del asegurado de aplicar a dicha póliza todas las expediciones realizadas durante la vigencia de la póliza y comprendidas dentro del ámbito de ésta, quedando así automáticamente aseguradas. Ahora bien, tal aplicación debe ser declarada en el plazo máximo de cuarenta y ocho horas a contar desde el momento en que el asegurado conoció el embarque. Incumpliendo dicha obligación, podrá el asegurador no ya sólo negar la cobertura respecto de dichas mercancías sino, además, resolver el contrato de seguro marítimo (arts. 458 y 459 de la LNM).

¿En qué supuestos se admite la liquidación por abandono de las mercancías?

La liquidación por abandono de las mercancías, que habrá de ser declarada por el asegurado (titular de las mercancías) en el plazo de 70 días a contar desde el siniestro, únicamente es admisible en los supuestos de: (a) pérdida total de las mercancías; (b) averías cuyo coste de reparación (más las contribuciones en avería gruesa y remuneraciones por salvamento) y expedición exceda del valor asegurado; (c) pérdida presunta del buque porteador por falta de noticias durante 90 días; o (d) pérdida o innavegabilidad sobrevenida del buque porteador si las mercancías no hubiesen podido ser reexpedidas a destino dentro del plazo de 90 días (arts. 461 y 462 de la LNM).

9.4. El seguro de responsabilidad civil

¿Cuál es el ámbito de aplicación de las normas sobre el seguro de responsabilidad civil?

Las normas sobre el contrato de seguro de responsabilidad civil contenidas en la LNM se aplican no sólo a aquellos seguros incluidos en este ramo sino, asimismo, a las coberturas complementarias de responsabilidad incluidas en otras modalidades de seguro marítimo (art. 463). Sin embargo, estas normas son de aplicación supletoria respecto de aquellos seguros obligatorios exigidos por la propia LNM (art. 464 de la LNM), a saber: (a) el seguro exigido al porteador efectivo en un transporte marítimo de pasajeros (art. 300 de la LNM en relación con el Real Decreto 270/2013 de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente); (b) el seguro requerido al arrendador bajo un contrato de arrendamiento náutico (art. 312 de la LNM) cuando fuese distinto del obligatoriamente exigido a las embarcaciones dedicadas al deporte y al recreo (art. 406.2 de la LNM en relación con el Real Decreto 607/1999 de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas), pues en tal caso, quedaría sujeto a la Ley del Contrato de Seguro; y (c) el seguro de responsabilidad civil por contaminación (art. 389 de la LNM en relación con el Real Decreto 1892/2004 de

10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, el Real Decreto 1795/2008 de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques y el Real Decreto 1616/2011 de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo).

¿Pueden los perjudicados reclamar directamente al asegurador de la responsabilidad civil?

Con carácter inderogable, la LNM sanciona para esta clase de seguros la acción directa del perjudicado frente al asegurador de la responsabilidad civil (art. 465 de la LNM), sin perjuicio del derecho del asegurador a oponer al tercer perjudicado aquellas mismas excepciones que podría oponer el asegurado (incluidas las relativas a la limitación de la responsabilidad legal o contractualmente aplicables) (art. 467 de la LNM).

10.1. La competencia judicial

¿Qué requisitos se exigen para la validez de las cláusulas de jurisdicción y arbitraje?

La LNM condiciona la validez y eficacia de las cláusulas de jurisdicción a tribunales extranjeros o de arbitraje en el extranjero a su negociación individual y separada entre las partes de un contrato de utilización del buque (arrendamiento, fletamento, pasaje, remolque o chárter náutico) o auxiliar de la navegación (gestión naval, consignación, practicaje o manipulación portuaria), no siendo bastante por sí misma para acreditar su validez la inserción de las referidas cláusula en un condicionado impreso (por ejemplo, póliza de fletamento, conocimiento de embarque, etc.).

No obstante, lo expuesto en la LNM cede en su aplicación ante lo que pudiera establecerse en el Derecho de la Unión Europea (esencialmente, el Reglamento 44/2001 y, desde el 10 de enero de 2015, el Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil) y en los convenios internacionales, que resultan de preferente aplicación (art. 468 de la LNM).

En todo caso, y como se señaló, la transmisión de un conocimiento de embarque que incorpore una cláusula de jurisdicción o compromisoria válida, no resulta oponible al adquirente del conocimiento si éste, por su parte, no hubiese también prestado su consentimiento individualizado y separado (art. 251 de la LNM). En otras palabras, que tales cláusulas sólo serán válidas entre aquellas partes que las hubiesen aceptado.

¿Cuál es la jurisdicción competente a falta de pacto?

A falta de pacto válido, las acciones nacidas de los contratos de utilización del buque o auxiliares de la navegación podrán interponerse ante (a) el tribunal del domicilio del demandado o (b) del lugar de celebración del contrato.

Además, en los contratos de utilización del buque, también ante los tribunales del puerto de carga o de descarga y, en los contratos auxiliares, ante aquel competente en el lugar donde se prestaren los servicios objeto del contrato (art. 469 de la LNM).

Cabe pensar que estas atribuciones de competencia, salvo que se presuma su carácter de reglas que determinan la competencia territorial nacional, solo podrían ser interpretadas en el sentido de otorgar competencia internacional a los tribunales españoles cuando así resulte en aplicación de los criterios establecidos en la LNM (sentencia del Tribunal Constitucional de 13 de marzo de 2000).

Por último, estas normas no impiden que las partes, siendo una de ellas un consumidor, puedan someter la resolución de sus disputas bajo cualquiera de los contratos regulados en la LNM a los sistemas arbitrales de consumo (disposición adicional quinta de la LNM).

¿Es previsible la constitución de tribunales especializados en materia marítima?

La LNM, con el inmediato precedente del procedimiento seguido con ocasión del asunto del "Prestige", prevé la realización de un estudio sobre la posibilidad de atribuir a la Audiencia Nacional el conocimiento de aquellos asuntos relativos a la navegación marítima que puedan presentar especial trascendencia y gravedad (disposición final décima de la LNM).

10.2. El embargo preventivo del buque

¿Qué normas se aplican al embargo preventivo de un buque?

Con derogación de la disposición final vigésima sexta de la Ley de Enjuiciamiento Civil (disposición derogatoria única de la LNM), la LNM regula el embargo preventivo (inmovilización en puerto) de los buques y embarcaciones (que no artefactos navales), nacionales y extranjeros, sujetando su régimen al Convenio internacional de Ginebra de 12 de marzo de 1999 sobre embargo preventivo de buques, a las normas de la LNM y, sólo supletoriamente, a las disposiciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil (art. 470 de la LNM). Ello, sin perjuicio de la aplicación de las normas legales específicas cuando el embargo de buques es acordado por un órgano administrativo que tenga atribuidas competencias para ello (art. 473.1 de la LNM).

¿Qué juzgado es territorialmente competente para acordar el embargo preventivo?

A diferencia de lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil, la LNM atribuye competencia territorial para acordar el embargo no ya sólo al juzgado de lo mercantil que la tuviera para conocer de la pretensión principal sino, además, a aquél competente en el lugar o puerto donde se encuentra o se espera la arribada del buque (art. 471.1 de la LNM).

¿Qué requisitos son exigibles para adoptar el embargo preventivo de un buque?

La adopción de la medida cautelar de embargo se condiciona al cumplimiento de los siguientes tres requisitos (art. 472 de la LNM): (a) la alegación de un crédito de los previstos en el Convenio sobre embargo preventivo de buques de 1999 (créditos marítimos) así como de la causa que lo motiva; (b) la acreditación de la embargabilidad del buque (art. 475 de la LNM); y (c) la constitución de una garantía que, como mínimo, habrá de ser del quince por ciento del importe del crédito que se alega.

Por crédito marítimo se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

Créditos marítimos	
a) pérdidas o daños causados por la explotación del buque;	l) las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
b) muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;	m) la construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
c) operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;	n) los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
d) daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño, y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado d;	o) los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
e) gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;	p) los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
f) todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;	q) las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
g) todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;	r) las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
h) las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;	s) toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
i) la avería gruesa;	t) toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
j) el remolque;	u) una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; y,
k) el practicaaje;	v) toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

En el embargo de un buque se presume la concurrencia del *periculum in mora* y de la urgencia en su adopción, a los efectos de su adopción con anterioridad a la presentación de la demanda y a su resolución *inaudita parte* (art. 476 de la LNM). Si el embargo se hubiese solicitado con anterioridad a la presentación de la demanda, el mantenimiento de la medida cautelar acordada estará condicionado a que el solicitante acredite haber iniciado el correspondiente procedimiento sobre el fondo en el plazo fijado por el tribunal (arts. 471.1 y 479 de la LNM).

Señalado lo anterior, también se admite el embargo de un buque por otros créditos distintos de los créditos marítimos en los dos siguientes supuestos: (a) el embargo de buques españoles solicitado ante los órganos jurisdiccionales españoles por acreedores con domicilio en España (en tal caso, a criterio del tribunal, podrá sustituirse la inmovilización del buque por la anotación de la medida cautelar en el Registro de Bienes Muebles (art. 69.2 de la LNM)); y, (b) el embargo de buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea parte del Convenio sobre embargo preventivo de buques de 1999 (art. 473 de la LNM). Para el embargo de un buque de los referidos en aseguramiento de un crédito que no sea marítimo, deben entenderse igualmente aplicables las normas establecidas en la LNM y, sólo en su defecto, las disposiciones contenidas en la Ley de Enjuiciamiento Civil (art. 480 de la LNM) por lo que los requisitos exigidos para el embargo y las presunciones establecidas en la LNM han de considerarse aplicables a tales supuestos.

¿Qué medidas se acuerdan una vez adoptado el embargo preventivo?

Acordado el embargo, el tribunal informará de ello al capitán marítimo para que adopte las medidas tendentes a detener y prohibir la salida del buque (art. 477 de la LNM), notificando de ello al capitán del buque y a su consignatario (art. 478 de la LNM).

10.3. La venta forzosa del buque

¿Qué normas regulan la venta forzosa de un buque?

La venta forzosa de un buque queda regulada por el Convenio internacional de Ginebra de 6 de mayo de 1993 sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval y por lo dispuesto en la LNM; en su defecto, por las normas establecidas en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la legislación administrativa para la subasta de bienes muebles registrables (art. 480 de la LNM).

¿Cuál es el procedimiento para la venta forzosa de un buque?

De conformidad con lo dispuesto en el Convenio de 1993, la venta forzosa de un buque ha de notificarse por escrito y con 30 días de antelación, (a) al Registro de Bienes Muebles, (b) al propietario del buque, (c) a los titulares de hipotecas y gravámenes inscritos y, asimismo, (d) a los titulares de créditos marítimos privilegiados, siempre que el tribunal hubiese recibido notificación de sus créditos (arts. 481 y 482 de la LNM), quienes podrán formular las correspondientes tercerías de mejor derecho incluso en los procedimientos de ejecución de la hipoteca naval (art. 483 de la LNM).

La venta forzosa podrá realizarse, además de en subasta pública, mediante persona o entidad especializada (no así por convenio de realización) (art. 485 de la LNM), destinándose el producto de la venta al pago del crédito del ejecutante, una vez deducido el importe de las costas y gastos derivados de la venta judicial y de aquellos otros gastos incurridos en la conservación del buque (incluida la manutención y sueldos de la tripulación) durante el pro-

cedimiento de ejecución (art. 486 de la LNM) y, asimismo, una vez pagados, en su caso, los créditos de aquellos astilleros que mantuviesen la posesión inmediata del buque conforme a un derecho de retención legalmente reconocido (art. 139.2 de la LNM).

¿Qué efectos produce la venta forzosa del buque?

La venta del buque realizada conforme a las normas de la LNM tiene por efecto la extinción de cualesquiera hipotecas, privilegios, cargas y gravámenes, inscritos o no, que pesen sobre el buque (salvo aquéllos en los que el adquirente hubiese aceptado subrogarse) (art. 484 de la LNM).

10.4. El procedimiento de limitación de la responsabilidad

¿Qué juzgado es competente para conocer de la limitación de la responsabilidad?

La limitación de responsabilidad frente a créditos marítimos regulada en la LNM ha de susanciarse conforme a un procedimiento cuyo conocimiento compete a los juzgados de lo mercantil del lugar donde se estuviese siguiendo su reclamación. Así, si la reclamación se sigue ante la jurisdicción penal, contencioso-administrativa, social o en vía administrativa (y, hemos de entender que también ante la civil ordinaria o en procedimiento arbitral), será territorialmente competente para tramitar el procedimiento de limitación el juzgado de lo mercantil del lugar donde se esté conociendo de aquellas reclamaciones. Si la reclamación se susanciase ante un juzgado de lo mercantil, será este mismo el competente para tramitar, en pieza separada, el procedimiento de limitación (arts. 487.1, 488.2 y 489.1 de la LNM).

¿Cuándo y cómo se solicita la constitución del fondo de limitación?

Una vez alegado o invocado el derecho a limitar en el marco del procedimiento principal que se estuviese siguiendo en reclamación del crédito, el deudor habrá de proceder a solicitar la constitución del fondo, siempre que su derecho no hubiese caducado (art. 405 de la LNM). Desde entonces, y acreditada la presentación de la solicitud de la constitución del fondo, las sentencias o resoluciones firmes (y, hemos de entender, que también aquellas que no fuesen pero que pudiesen ser provisionalmente ejecutables) dictadas en dichos procedimientos, no podrán ser ejecutadas sino contra el fondo (art. 488.1 y 489.1 de la LNM). Obviamente, ha de entenderse que la citada limitación a la ejecución quedará sin efecto si, posteriormente, se desestima la solicitud de constitución del fondo o del propio derecho a limitar (art. 492.3 de la LNM).

La solicitud se presentará ante el juzgado de lo mercantil dentro del plazo de diez días a contar desde que hubiese sido alegado o invocado el derecho a limitar en el correspondiente procedimiento, acompañándose, entre otra documentación, del documento que acredite haber ingresado en la cuenta del juzgado el importe de la suma a la que asciende la limitación con sus intereses o, en su caso, haber prestado garantía bancaria por tal suma (arts. 403.2 y 490 de la LNM). Cumplidos los requisitos formales y verificada la corrección en el cálculo del importe del fondo, el juzgado dictará auto declarando constituido el fondo, que será título bastante para instar el levantamiento de cualesquiera embargos o medidas cautelares adoptadas frente al buque y demás bienes del deudor y para oponerse a aquellas acciones que persigan otros bienes del deudor o de otros deudores por el mismo crédito (art. 404 y 492.2 de la LNM). Dicho auto sólo será apelable si fuese desestimatorio de la solicitud de constitución del fondo (arts. 491 y 492 de la LNM).

¿Cómo se tramita el procedimiento de limitación de la responsabilidad?

En el auto de admisión de la solicitud, el juzgado de lo mercantil también designará un comisario-liquidador quien, sujeto a recusación, asumirá sus funciones una vez aceptado el cargo (art. 493 de la LNM). El comisario-liquidador formará tres piezas distintas (art. 494 de la LNM).

La primera de estas piezas irá destinada a formar el estado pasivo del fondo. A tal fin, el comisario-liquidador, sin perjuicio de publicarlo en el B.O.R.M. (equívoca referencia ya que, a los efectos pretendidos, hubiese sido indudablemente más adecuada la publicidad del B.O.E.), pondrá en conocimiento de todos los acreedores conocidos (al menos, los notificados por el deudor) el inicio del procedimiento y les informará de su derecho a insinuar su crédito (en el plazo de 30 días, ampliado a 60 para los domiciliados en el extranjero). Tanto el deudor como los acreedores podrán realizar las alegaciones que consideren, tendentes a la impugnación de la confección de dicho estado pasivo. A la vista de ello, el comisario-liquidador elaborará un informe con la lista de acreedores y el importe (provisional o definitivo) de sus créditos, con mención a las alegaciones y las razones que justifican su admisión o denegación. El juez de lo mercantil resolverá mediante auto (recurrible en reposición y apelación) la composición del estado pasivo (arts. 495 y 496 de la LNM).

La segunda de las piezas regulará el estado activo del fondo y, en ella, se recogerán las impugnaciones que los acreedores hiciesen (en el plazo máximo de 3 meses) con relación al derecho del deudor a limitar su responsabilidad (dolo, caducidad, etc.), la cuantía del fondo o la forma de su constitución. De dichas impugnaciones se dará traslado, por 20 días, al deudor para formular alegaciones. El comisario-liquidador, a la vista de ello, realizará un informe, expresivo de su opinión sobre el derecho a limitar, su importe e impugnaciones realizadas. El juez de lo mercantil dictará auto (recurrible en reposición y apelación) sobre la procedencia y cuantía del fondo. Si el auto (aunque no fuese firme) resolviese sobre la insuficiencia del importe consignado o garantizado, el deudor habrá de completarlo en 10 días, declarándose terminado el expediente si no lo hiciera. También se declarará terminado el procedimiento una vez devenga firme el auto que resuelva sobre la improcedencia de la limitación. En cualquiera de los anteriores supuestos en los que se acuerda la terminación, se retendrá el importe del fondo, durante el plazo de 60 días, para asegurar el pago de los créditos reclamados o cuya ejecución quedó pendiente (arts. 497, 498 y 499 de la LNM).

La tercera y última pieza será la de reparto. En ella se recogerá el informe que realice el comisario-liquidador proponiendo la distribución del fondo, una vez firmes los autos que aprueban los estados activo y pasivo del fondo. Dicho informe podrá ser impugnado por los acreedores en el plazo de 20 días. A la vista del informe definitivo, el juez de lo mercantil dictará auto (recurrible en reposición y apelación) estableciendo la distribución (art. 500 de la LNM).

¿Qué son los expedientes de certificación pública?

Anticipándose a la destacada intervención notarial en la anunciada ley sobre la jurisdicción voluntaria, el título X de la LNM regula determinados procedimientos que han venido a sustituir a los derogados expedientes de jurisdicción voluntaria en los negocios del comercio marítimo, otrora regulados en la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881 (disposición derogatoria única de la LNM). Tales procedimientos se caracterizan, como señalábamos, por la intervención en su tramitación de un notario elegido por los interesados (art. 501 de la LNM).

11.1. La protesta de mar por incidencias en el viaje

¿Cómo se tramita la protesta de mar?

Bajo la denominación de protesta de mar (arts. 186 y 187 de la LNM) se regula el procedimiento de certificación pública que se inicia con la puesta de manifiesto, por parte del capitán, de aquellas incidencias cuya comunicación resulte obligatoria (o que el capitán considerase conveniente manifestar) ante la capitanía marítima del puerto de destino o, cuando éste fuese extranjero, ante el cónsul español o, de no haberlo, ante la autoridad local y, en su defecto, ante notario o fedatario público (art. 175 de la LNM). Así, en el plazo de 24 horas a contar desde la llegada a dicho puerto de destino, deberá entregar el acta en el que hubiese hecho constar tales incidencias junto con la copia del Diario de Navegación (art. 504 de la LNM). Entrega que, asimismo, deberá realizarse a todos los interesados conocidos (art. 87 de la LNM).

Posteriormente y a instancia de los interesados, el notario habrá de proceder al examen del buque y de las mercancías y a tomar declaración a los firmantes del acta y demás interesados que residan en el lugar. También procederá el notario a ordenar la valoración de los daños que habrá de ser realizada por el perito designado de común acuerdo por el capitán y los interesados o, a falta de acuerdo, por el propio notario (art. 505 de la LNM).

11.2. La liquidación de la avería gruesa

¿Cuál es el procedimiento de liquidación de la avería gruesa mediante expediente de certificación pública?

A falta de acuerdo para la liquidación privada de una avería gruesa, podrá cualquier interesado presentar ante el notario un escrito de solicitud de expediente para su liquidación (arts. 354 y 506 de la LNM).

El notario, tras notificar a los interesados el derecho a intervenir en el expediente (art. 507 de la LNM), nombrará a un liquidador que, en un plazo razonable no superior a 4 meses, presentará su informe de propuesta de liquidación o de negativa a la procedencia de la liquidación (por entender que no existe acto de avería gruesa), del que se dará traslado a las partes que podrán impugnarlo en el plazo de 30 días (art. 508 de la LNM). De dichas impugnaciones se dará traslado al liquidador quien, en el plazo de 30 días, habrá de presentar al notario su informe definitivo (art. 509 de la LNM), a la vista del cual y de los escritos de alegaciones presentados por los interesados, dictará resolución motivada (art. 510.1 de la LNM) que será título bastante para despachar ejecución si, en el plazo de 15 días, los interesados no abonasen la contribución (art. 511 de la LNM).

La resolución notarial podrá ser impugnada, con efectos suspensivos, ante el juzgado de lo mercantil del lugar de finalización del transporte o de arribada (art. 469.4 de la LNM) que procederá a designar un nuevo liquidador para que practique la liquidación (art. 510.2 de la LNM).

11.3. El depósito y venta de las mercancías y equipajes

¿A qué supuestos se aplica el expediente de certificación pública de depósito y venta?

Este expediente de certificación pública resulta aplicable cuando la ley aplicable al contrato de fletamento permita al porteador solicitar el depósito o venta de las mercancías o equipajes (arts. 237 y 296 de la LNM) en los siguientes supuestos (art. 512 de la LNM): (a) el impago del flete (demoras y gastos) por el destinatario (arts. 237 de la LNM) o del pasaje por el pasajero (arts. 296 de la LNM); (b) la falta de retirada de las mercancías o del equipaje por el destinatario o pasajero en el puerto de destino (art. 235.2 de la LNM) o por el fletador en el puerto de arribada donde termine el viaje (art. 274 de la LNM).

¿Cómo se tramita el procedimiento de depósito y venta?

En los casos señalados, el porteador puede solicitar al notario el depósito y venta de los efectos proponiendo, a tales efectos, un depositario (art. 513 de la LNM).

Sólo si el destinatario de los efectos fuese conocido se le requerirá para que proceda a pagar en el plazo de 48 horas (cuando el expediente se siguiese por impago). Si dentro de dicho plazo no presentase garantía que asegure el pago de lo adeudado (aunque hubiese manifestado su oposición), se procederá al depósito, tasación y venta de los efectos depositados (conforme al procedimiento que ha de ser objeto de desarrollo, tal como se establece en la disposición final undécima de la LNM).

Si el destinatario no hubiese manifestado oposición al pago, el importe de la venta será entregado al porteador hasta el pago de su crédito, una vez deducidos los gastos del expediente (art. 514 de la LNM). Por el contrario, si el titular hubiese manifestado expresa oposición

(y, a tal efecto, hubiese presentado demanda ante el juzgado o árbitro competente dentro del plazo de 20 ó 30 días), el importe de la venta quedará depositado a resultas del juicio (art. 515 de la LNM).

11.4. La amortización del conocimiento de embarque

¿Cuál es la finalidad del expediente para la amortización del conocimiento de embarque?

La LNM regula un procedimiento, que ha de seguirse ante un notario del lugar designado para la entrega en destino de las mercancías en el conocimiento de embarque, que tiene por finalidad la amortización de dicho conocimiento cuando se hubiese extraviado, destruido o sustraído a su tenedor desposeído y, en última instancia, procurar la entrega de las mercancías a dicho tenedor desposeído (art. 516 de la LNM). Procedimiento que en ningún caso afectará a la irrevindicabilidad del título en poder del tercero en el que concurran ciertos requisitos (arts. 254 y 522 de la LNM).

¿Cómo se tramita el procedimiento de amortización del conocimiento de embarque?

El tenedor desposeído deberá solicitar al notario la amortización del conocimiento y la entrega de las mercancías y, hasta que así se resuelva, para que requiera al porteador para que no entregue las mercancías. Entretanto, podrá dicho tenedor desposeído obtener la entrega de las mercancías previa consignación notarial de su valor (art. 517 de la LNM).

El notario deberá instar al porteador para que no proceda a la entrega de las mercancías, reteniéndolas hasta la resolución del expediente (o entregándolas al tenedor desposeído contra la referida consignación) y para que le informe de cualquier solicitud de entrega de las mercancías que pudiese pretender cualquier persona. Además, el notario notificará el expediente al cargador y demás endosantes quienes, en 10 días, podrán realizar las alegaciones que consideren oportunas. A la vista de las averiguaciones, el notario puede acordar el cierre del expediente si considerase infundada la solicitud del tenedor desposeído. En otro caso, procederá a instar la publicación en el B.O.E. de la solicitud de amortización para que, en el plazo de un mes, el tenedor del conocimiento pueda comparecer en el expediente y oponerse. Transcurrido este plazo sin que se manifieste oposición, el notario declarará la amortización del conocimiento, reconociendo el derecho dominical del tenedor desposeído, quien podrá proceder a retirar la mercancía o, si ya lo hubiese hecho, reintegrándosele la consignación efectuada previo pago de los gastos del expediente (art. 521 de la LNM).

Si, por el contrario, dentro del citado plazo de un mes, el tenedor del título plantease oposición, quedará en suspenso el expediente notarial durante el período de dos meses, plazo dentro del cual dicho tenedor deberá acreditar no ya la presentación, sino la admisión de su demanda judicial interpuesta en ejercicio de su pretensión, en cuyo caso se procederá al cierre del expediente notarial. Si no acreditase la admisión de su demanda durante el plazo de suspensión, el expediente habrá de continuar su tramitación (art. 520 de la LNM).

11.5. La venta de mercancías averiadas

¿Cómo se tramita el expediente de venta de las mercancías averiadas?

Aquél a quién competa su custodia y conservación, podrá solicitar al notario la venta de las mercancías que forman la carga del buque si apareciesen alteradas, averiadas o en riesgo inminente de avería, cuando no se hubiesen podido obtener las correspondientes instrucciones de su titular (art. 523 de la LNM).

Verificado el estado de las mercancías por un perito nombrado por el notario y, en su caso, tasadas y vendidas dichas mercancías (conforme al procedimiento que ha de ser objeto de desarrollo, tal como se establece en la disposición final undécima de la LNM), se entregará el precio obtenido al titular de las mercancías previa deducción de los gastos del expediente (art. 524 de la LNM).

URÍA MENÉNDEZ