

LA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

JULIO LÓPEZ QUIROGA, TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS Y HANNAH DE BUSTOS LANZA

Abogados *

La nueva Ley de Navegación Marítima

Con fecha 25 de septiembre de 2014, ha entrado en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima («LNM»). La entrada en vigor de la LNM supone la derogación, entre otras normas, de la centenaria regulación que, sobre el comercio marítimo, se contenía en el libro III del Código de Comercio así como de otras vetustas leyes, como la Ley de Hipoteca Naval de 1893 (disposición derogatoria única).

Si bien la LNM viene a regular las principales instituciones del Derecho marítimo, cumple el 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).

PALABRAS CLAVE

buque, transporte maritime, seguro marítimo, accidentes marítimos

The New Spanish Maritime Navigation Act

As of 25 September 2014, Law 14/2014 of 24 July on Maritime Navigation («LNM») has entered into force, repealing the centenary rules on maritime commerce contained in Book III of the Spanish Code of Commerce, as well as other ancient regulations, such as the 1893 Ship Mortgage Act.

While the aim of the LNM is to regulate the main institutions of maritime law, it must be said that it does not contain an overall regulation of this legal field, as other regulations are still applicable. For this reason the same LNM envisages the enactment within the next three years of a Maritime Navigation Code, which would consolidate the LNM and other regulations of the maritime institutions.

KEY WORDS

Shipping Law, vessel, Carriage by Sea, Marine Insurance, Marine Casualties

Fecha de recepción: 1-9-2014

Fecha de aceptación: 1-10-2014

1 · APLICACIÓN DE LA LNM

La LNM tiene por objeto regular las situaciones, actos y relaciones jurídicas nacidas por razón de la navegación marítima delimitándose ésta a aquella 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). Más concretamente, y a falta de previsión expresa en la propia LNM (como, por ejemplo, los arts. 4, 384, etc.), su aplicación vendrá determinada por la remisión a la ley española que resulte de la norma de conflicto aplicable a cada relación jurídica en particular (Reglamento 864/2007, Reglamento 593/2008, etc.).

En todo caso, las normas de la LNM se supeditan a la preferente aplicación de lo establecido en los tratados internacionales y en las normas comunitarias. Con esta salvedad, en aquellas cuestiones no reguladas por la LNM se aplicarán, con carácter suple-

torio, tanto las leyes y reglamentos que complementen la citada LNM, 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).

Con carácter general, la LNM no resultará de aplicación a los buques de Estado (incluidos los buques de guerra) tal como son definidos en la LNM (art.3).

2 · LA ORDENACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Bajo el título I de la LNM se recogen ciertos principios generales en materia de policía de la navegación marítima que, con carácter general, 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) y también por los buques extranjeros que naveguen o se encuentren en aquellos espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, dere-

* Del Área de Mercantil de Uría Menéndez (Madrid).

chos soberanos o jurisdicción (aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva) (arts. 4, 5 y 6). Como tales principios básicos, su desarrollo ha de encontrarse en otras normas legales (particularmente, en el 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»)) y reglamentarias, cuando no en convenios internacionales (principalmente, el Convenio de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982 sobre el Derecho del Mar).

2.1 · La estancia de los buques en aguas interiores marítimas y puertos

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). El acceso a puerto de un buque en arribada forzosa, además, exige comunicar las circunstancias que la han motivado (art. 9.1) y, en caso de arribada a puertos o lugares de refugio en condiciones potencialmente contaminantes, también cumplir con las condiciones que pudieren imponerse (art. 9.2, en relación con el art. 299 de la LPEMM y con el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero). 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). En todo caso, el acceso a puerto y estancia de determinados buques en muelle es objeto de regulación específica: buques de propulsión nuclear (art. 13), buques que transporten sustancias radioactivas (art. 14) o mercancías peligrosas (art. 15), buques que hayan de permanecer inactivos (art. 16), etc. 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, en relación con la Orden de 18 de enero de 2000).

2.2 · La navegación por los espacios marítimos españoles

La navegación por los espacios marítimos españoles 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 pudieren resultar

aplicables (arts. 19 y 38) o de las especialidades establecidas, entre otros, en relación con los buques pesqueros (art. 24). En todo caso, el derecho a navegar por los espacios marítimos españoles no contempla el de detenerse o fondear en ellos fuera de las zonas de servicio de los puertos (arts. 21 y 37.3).

Este 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). Así, no se considera inocente el paso de buques extranjeros por el mar territorial cuando lleven a cabo actividades de investigación marina sin autorización (arts. 25 y 26), de pesca con sus aparejos en estado de funcionamiento (art. 24.4), de submarinos en inmersión (arts. 22.3 y 53) o que puedan averiar instalaciones o que realicen un acto de contaminación intencional y grave o supongan una amenaza de daños graves al medio ambiente, etc. (arts. 39 y 52). Además, por razones de interés general, podrá suspenderse el derecho de paso inocente en determinadas zonas de la mar territorial (art. 42).

Sin perjuicio del deber que se impone a los capitanes de informar a las autoridades sobre fallos en las ayudas a la navegación o de peligros que pudiesen advertir durante ella (hielos, derrelictos, temporales extraordinarios, etc.) (art. 29), la Administración deviene responsable de informar de los peligros inminentes 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) y, en las aguas interiores y en la mar territorial, de definir e implantar los sistemas de ordenación del tráfico (art. 30). 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).

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) y regula los términos conforme a los cuales prestará ésta la necesaria colaboración a las autoridades de otros estados (art. 34). 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)

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).

2.3 · La extensión de la jurisdicción española

La LNM declara que los tribunales españoles extienden su jurisdicción penal y civil sobre todos los buques extranjeros que se encuentren en aguas interiores o puertos nacionales o, una vez abandonadas tales aguas, navegan por la mar territorial o fuera ya de ésta, sólo si es en ejercicio del derecho de persecución (art. 12). Fuera 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). 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). En todo caso, y con carácter general, se reconoce la inmunidad jurisdiccional de los buques de Estado extranjeros (art. 50).

3 · LOS VEHÍCULOS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

3.1 · La clasificación de los vehículos de la navegación

A la regulación de lo que tradicionalmente se ha denominado como estatuto jurídico del buque se refiere el título II de la LNM. Sin embargo, y a diferencia del ordenamiento hasta ahora vigente, que se refería al buque como objeto de su regulación, la LNM instaura un nuevo concepto, el de vehículos de la navegación, concepto que no define. Conforman los vehículos de la navegación: los buques, las embarcaciones y los artefactos navales. Por una mera razón conceptual, las plataformas fijas quedan

al margen de esta categoría. En cualquier caso, la noción de vehículos de la navegación parece confinada a designar conceptualmente las distintas categorías, pues la LNM raramente acude después a este término. Por otro lado, habrá que ver cómo se concilia esta conceptualización con la terminología empleada por otros textos que no contemplan las nociones de la nueva LNM, ya sean textos internacionales, o nacionales.

Así las cosas, el concepto de buque queda perfilado como todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y una eslora igual o superior a 24 metros (art. 56). 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). El último vehículo, 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). 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 de partes integrantes y pertenencias e identificables (art. 60). Las plataformas fijas, por el contrario, se califican como bienes inmuebles (arts. 59.2 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

En consonancia con la tradición jurídica patria, se prevé un sistema dual de registro (art. 65), 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 la aplicación supletoria de la legislación hipotecaria (art. 67), 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, los Reales Decretos 1027/1989, de 28 de julio, y 1435/2010, de 5 de noviembre). 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); 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, a 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 igual forma se deberá inscribir en el Registro de Bienes Muebles los buques y embarcaciones en construcción cuando vayan a ser hipotecados, sin que se exija, para la inscripción potestativa de estos, un avance constructivo que represente un mínimo de inversión (arts. 69.3, 109 y 131).

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar pabellón español a un buque y le concede la nacionalidad española (arts. 88, 90 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 enarbole pabellón patrio únicamente podrá disfrutar de la nacionalidad española, a salvedad de los supuestos de abanderamiento temporal (arts. 91, 92 y 94 a 96); 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.

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). 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).

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). Además, resultan de aplicación el resto de principios registrales, a saber: tracto registral (art. 71.2), publicidad formal (art. 72), principio de legalidad en su aspecto de calificación registral (art. 74), legitimación (art. 75) y fe pública registral (art. 76).

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 gra-

vámenes o, en su caso, se haya anotado en éste el consentimiento escrito de todos los acreedores (titulares de hipoteca, cargas o gravámenes inscritos) sobre la baja registral (art. 93).

En otro orden de cosas, la LNM lista también 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, 167). Los documentos ahora referidos son: el Certificado de Matrícula (art. 79), la Patente de Navegación (arts. 80 y 89), el Rol de Despacho y Dotación (arts. 81 y 159), el Diario de Navegación, reiteradamente referido en la LNM (art. 82), el Cuaderno de Bitácora (art. 83) y el Cuaderno de Máquinas (art. 84), habiendo de llevarse, estos tres últimos, en la forma prevista en la LNM (art. 85) y conservarse durante, al menos, un año a partir del último asiento practicado (art. 86).

3.3 · 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); normas que, en todo caso, han de ser complementadas con aquellas vigentes que tienen por objeto regular esta misma materia. En tal sentido, 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) y la competencia para la emisión de los certificados exigidos en esta materia a los buques que enarboleden pabellón nacional (art. 101.1). 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 (art. 101.2).

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), siendo responsabilidad del armador la falta de dichos certificados y, subsidiariamente, de las personas designadas conforme al Código ISM (art. 103.3). También podrán ser detenidos los buques extranjeros surtos en puertos españoles cuando, inspeccionados conforme a las normas internacionales o nacionales, se adviertan defectos que afec-

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

3.4 · El contrato de clasificación

Novedosa (aunque escasa) resulta la regulación 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). 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; extracontractualmente, responderá frente a terceros conforme a las normas de la culpa aquiliana establecidas en el ordenamiento jurídico común (art. 106).

3.5 · El contrato de construcción naval

La LNM, haciéndose eco de la práctica contractual, 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) y, supletoriamente, a los contratos de reparación y remodelación naval de relevante envergadura (art. 108.3). Para todo ello, se establece un régimen de naturaleza dispositiva, no admitiéndose únicamente los pactos que exoneren de responsabilidad al constructor en caso de vicios constructivos derivados de negligencia grave o dolo (arts. 108.2 y 113.4). 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); 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).

La propiedad de un buque se transmite con su entrega (art. 110.1). 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). 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).

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). 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). 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). 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). Evidentemente, cualquier negativa injustificada del comitente a tomar entrega del buque habilita al constructor para reclamar daños y perjuicios (art. 112.4). 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).

La LNM hace responsable al constructor por los defectos no manifiestos siempre que sean denunciados por el comitente dentro del año siguiente a la entrega (art. 113). 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*).

Finalmente, 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).

3.6 · El contrato de compraventa del 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 otros negocios jurídicos que tengan por finalidad la transferencia de la propiedad sobre el buque (art. 121).

En lo que respecta al objeto del contrato de compraventa, la LNM establece que la venta comprenderá, salvo pacto en contrario, 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). 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 aquello que figure inscrito a nombre de un tercero (arts. 117.2 y 62.2). Por otra parte, la LNM peca de un excesivo formalismo, pues además de exigir forma escrita (art. 118.1) requiere para que produzca efectos frente a terceros su inscripción en el Registro de Bienes Muebles y su formalización en escritura pública, (art. 118.3).

La propiedad del buque la adquiere el comprador con su entrega (art. 118.2); hasta entonces, serán de cuenta del vendedor los riesgos (*periculum rei y periculum obligationis*) sobre el buque (*res perit domino*) (art. 119.1). A diferencia del contrato de construcción, no se traslada aquí el riesgo de pérdida al comprador en los supuestos de *mora accipiendi* de éste.

Además, 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 tres meses desde la entrega física del buque y el comprador lo notifique al vendedor de forma fehaciente en el plazo de cinco días desde su descubrimiento. A partir de ahí comienza a correr un plazo de seis meses el cual es de caducidad (arts. 119.2 y 120). Este régimen de saneamiento, sin embargo, resulta incompatible con aquél establecido en las normas de Derecho de consumidores y usuarios, de aplicación preferente (disposición adicional cuarta de la LNM).

3.7 · Los créditos marítimos privilegiados

El régimen de privilegios marítimos, que se declara aplicable a los buques, embarcaciones y artefactos navales (art. 122.3), 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). Así las cosas, en principio, sólo se reconocen como privilegios marítimos los consagrados en el art. 4 del referido Convenio de 1993, estableciéndose que cualesquiera otros privilegios reconocidos por el Derecho común o leyes

especiales (disposición adicional vigésima primera de la LPEMM) quedan postergados en su preferencia no ya solo a los acreedores marítimos privilegiados sino, además, al acreedor hipotecario naval (art. 124). No obstante lo anterior, se reconoce el derecho de cobro prioritario de los gastos producidos recogidos en el artículo 12.2 del Convenio de 1993 (artículo 486), y, recogiendo la opción prevista en el artículo 12.3 de dicho Convenio, 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). Sin 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 (art. 123).

3.8 · 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), sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley Hipotecaria (art. 144) 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). Al igual que hasta la fecha, se dispone que la hipoteca naval sujeta directamente el buque al cumplimiento de las obligaciones garantizadas (art. 127).

Igualmente, la hipoteca naval inscrita cede frente a los créditos marítimos privilegiados, gozando de preferencia únicamente respecto de los créditos ordinarios. Además, en caso de venta forzosa del buque, y en línea con el artículo 12.4 del Convenio de Ginebra de 1993, también se antepone a la hipoteca naval el 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) y de aquellos otros gastos que deban deducirse del remanente obtenido con la venta (art. 486).

La hipoteca naval comprende las partes integrantes y pertenencias del buque; no así sus accesorios (arts. 134.1 y 62.2). Asimismo, y a diferencia de los privilegios marítimos (art. 125), la hipoteca naval también se extiende, salvo pacto en contrario, a los créditos de sustitución, es decir: a las indemnizaciones por daños materiales por abordajes u otros

accidentes; a la contribución a la avería gruesa; y, a la indemnización del seguro, tanto por averías no reparadas como por la pérdida total del buque (art. 134.2). 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 licencia (art. 134.3).

Su inscripción 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); obviamente, también debe admitirse la póliza intervenida notarialmente (art. 73.1). 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).

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

La LNM determina el contenido mínimo que debe constar en el documento de constitución de la hipoteca (art. 132), previéndose que sólo el contenido del documento de constitución con trascendencia real accederá a la inscripción a efectuar en el Registro de Bienes Muebles (art. 133). 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). 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).

A los efectos de regular aquellos supuestos en los que procede la ejecución de la hipoteca naval, la LNM modifica el art. 681.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (disposición final segunda de la LNM); así, son supuestos que legitiman el ejercicio de la acción de ejecución hipotecaria (previo incumplimiento por el deudor de la obligación garantizada):

el vencimiento del plazo para el pago de principal o intereses; el concurso del deudor; la inhabilitación definitiva del buque para navegar; cualesquiera otra causa pactada como resolutoria que haga exigible el pago del principal o de los intereses (art. 140). Acción ésta que 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).

En otro orden de cosas, 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 cuatro 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).

4 · LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN

A los sujetos de la navegación se refiere el título III de la LNM en el que se establecen disposiciones sobre el armador, el condominio naval y la dotación del buque, destacando de entre ésta a la figura del capitán del buque.

4.1 · El armador

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, no sin poder ser objeto de fundada crítica, 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 aquella 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). Por el contrario, se entiende por naviero a aquella persona que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a su explotación bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, aunque tal explotación no constituya su actividad principal (art. 145.2, 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.

Dispone la LNM que si el armador dedicase el buque a la navegación con fines empresariales deberá inscribirse en el Registro Mercantil (art. 146), 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), resta todo interés a la exigida inscripción registral.

Mayor interés presenta la posibilidad de inscribir la condición del armador (vinculada a un concreto buque) en el Registro de Bienes Muebles; posibilidad ésta que se establece para aquellos armadores (sociedades o empresarios individuales) que no fuesen propietarios de los buques (art.147.1). 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). Y es que el propietario del buque se presume que es su armador. Y para romper válidamente tal presunción (cuanto menos, frente a terceros de buena fe) será preciso que el armador no propietario figure debidamente inscrito en el Registro de Bienes Muebles (art. 148.1). Por tal razón, se faculta al propietario para solicitar la inscripción del armador no propietario (art. 147.3).

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

4.2 · La dotación del buque

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 buques destinados a otras actividades así como a las embarcaciones y artefactos navales (art. 157); todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación pesquera en relación con los buques dedicados a dicha actividad.

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). 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).

Para formar parte de la dotación se exige que los españoles hayan obtenido el Documento de Identidad del Marino (DIM) o la Libreta Marítima 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). En todo caso, tanto el embarque como el desembarque de la tripulación deberán hacerse constar en el Rol de Despacho y Dotación (art. 81) y en las correspondientes Libretas Marítimas (art. 159). 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), desempeñar el cargo de oficial (art. 165) o integrar la dotación de un buque mercante (art. 160, en relación con el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante).

En 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. 167.2), 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. 167.2 en relación con el art. 78).

4.3 · El capitán del buque

Conforme a la LNM, y desde su nombramiento por el armador (art. 172), 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).

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 sujetos a sus órdenes tanto la dotación como

las demás personas embarcadas (art. 176 en relación con el art. 300 de la LPEMM). Además, se atribuyen al capitán otras funciones públicas: de registro civil (art. 178), testamentarias y respecto de fallecimientos durante la navegación (arts. 179 y 180), embarque y desembarque de la dotación (art. 159), de constatación de hechos constitutivos de ilícito penal o administrativo (art. 177, 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, 186 y 504), pudiendo levantar protesta de mar cuando de los hechos pueda quedar comprometida su responsabilidad (art. 187) que, sin embargo, no deviene necesaria para exigir la indemnización por abordaje (art.344.1) ni la contribución a la avería gruesa (art. 350).

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), habiendo de adoptar cuantas medidas considere necesarias para la seguridad del buque y de las personas y bienes a bordo (art. 183). En el ejercicio de dicha función, el capitán habrá de seguir su criterio profesional y no estará sujeto al cumplimiento de las instrucciones de armadores, fletadores o terceros interesados en el buque o su carga respecto de cualquier decisión necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino (art. 184).

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). 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).

5 · LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

Bajo el título IV de la LNM se recogen y regulan 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, a los que, a continuación, nos referimos.

5.1 · El contrato de arrendamiento del buque

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). Declarado el carácter formal de este contrato (art. 189), además para su oponibilidad frente a terceros se requiere su inscripción en el Registro de Bienes Muebles (art. 190) previo su otorgamiento en documento público (art. 73.1). Ahora bien, siendo requerida la previa inscripción registral sobre la propiedad del buque (art. 71.1), la falta de esta primera inscripción determinará que tal contrato de arrendamiento sólo pueda ser inscrito en tal Registro de forma indirecta, mediante el registro de la condición del arrendatario como armador (art. 147).

La LNM sanciona como obligaciones del arrendador la de entregar al arrendatario el buque acordado, en el lugar y tiempo pactado y en condiciones de navegabilidad (arts. 191 y 192.1). 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); ello, sin perjuicio del derecho del arrendatario a reclamar los daños y perjuicios ocasionados si tal vicio es imputable a la culpa (que se presume) del arrendador (art. 192.2). 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) 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.

Por el contrario, y además de pagar el precio por el arrendamiento (art. 193.2), 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), 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). Además, 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 por el arrendatario (art. 197).

El arrendatario no podrá ceder el contrato de arrendamiento o subarrendar el buque sin recabar el previo consentimiento del arrendador (art. 199), con los efectos previstos en la LNM (arts. 200 y 201).

Señalar, finalmente, que las acciones derivadas del contrato de arrendamiento del buque prescriben en el plazo de un año (art. 202).

5.2 · El contrato de fletamento

5.2.1 · Las modalidades de transporte marítimo de mercancías

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). 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 (art. 210).

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. Bajo esta modalidad, la LNM distingue entre el fletamento por tiempo y el fletamento por viaje, siendo aquél el fletamento en el que el porteador se obliga a realizar todos los viajes que el fletador ordene durante el período de duración del contrato, asumiendo este último la gestión comercial del buque y los gastos variables de su explotación. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar el viaje contratado por el fletador, siendo todos los gastos de la explotación asumidos por el porteador, salvo pacto en contrario (art. 204).

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). En todo caso, también

el fletador por tiempo o por viaje pueden, en su propio nombre, concertar con terceros contratos de transporte de mercancías determinadas (art. 207) respondiendo solidariamente junto al porteador frente a estos respecto de los daños y averías a las mercancías transportadas (art. 278), sin perjuicio de las acciones de regreso que correspondan.

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).

5.2.2 · Las obligaciones del porteador

La LNM establece las obligaciones principales del porteador. Y así, en primer lugar, se señala que el porteador está obligado a poner a disposición del fletador o del cargador un buque en el lugar y fecha acordados (art. 211). 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). El buque, asimismo, deberá encontrarse en condiciones de navegabilidad al inicio del viaje o de cada uno de los viajes comprendidos dentro del contrato, sin perjuicio del deber del porteador de observar la debida diligencia para mantener dicha navegabilidad durante el tiempo de duración del contrato (art. 212).

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). 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 (art. 215). El contrato, sin embargo, puede atribuir al fletador la facultad de designar el puerto de puesta a disposición, en cuyo caso éste 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 nomina-

ción de un puerto inseguro (art. 216). Salvo en los contratos de transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en los cuales corresponde al porteador establecer el muelle o lugar 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).

En segundo lugar, y por lo que se refiere a las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba de la mercancía, la LNM impone la realización de estas al fletador, cargador o destinatario, salvo que se pactase lo contrario (cláusulas FIOS o *net terms*) (arts. 218.1 y 227.1). 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). Siendo así, con el empleo de la fórmula «a su costa y riesgo» la LNM parece admitir el acuerdo de asunción de las referidas operaciones por los cargadores y destinatarios a todos los efectos, también en materia de responsabilidad, y no sólo como cláusula que se limita a establecer una distribución económica de los costes de dichas operaciones. Queda por ver si la dicción de tales preceptos producirá un cambio en la doctrina jurisprudencial que, basada en los preceptos de 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 constriñendo tales acuerdos a un mero pacto de reparto de costes (sentencia del Tribunal Supremo de 30 de marzo de 2006). Ahora bien, cualquiera que fuese la parte que realizase la carga y estiba a bordo de la mercancía, en todo caso, pesa sobre el porteador la responsabilidad derivada de aquella estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje (art. 218.3).

En tercer lugar, 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). Siendo así, el porteador es responsable de las demoras injustificadas en el inicio del viaje (art. 221) así como de los daños que deriven de la desviación de la ruta pactada o apropiada, salvo que ésta venga motivada por el salvamento de vidas humanas en la mar, a lo que está legalmente obligado el capitán (183.3), o a cualquier otra causa razonable y justificada (art. 222).

El porteador, en cuarto lugar, está obligado a la custodia de la mercancía durante todo el viaje; obligación que se extiende al período durante el cual el

buque se encuentre en puerto de arribada subsanando las causas que la provocaron (art. 224).

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). No obstante si el puerto o el muelle acordados para la entrega resultaren inaccesibles o inseguros, podrá el porteador dirigirse a lugar más conveniente y próximo y realizar allí la entrega (arts. 225 y 226).

5.2.3 · Las obligaciones del fletador

Entre las obligaciones del fletador, la LNM señala, en primer lugar, (y aunque de discutible aplicación al fletador por tiempo) la de entregar al porteador las mercancías para su transporte en el plazo y lugar convenido, pudiendo el porteador, en las condiciones establecidas, resolver el contrato en caso de incumplimiento (art. 229); en caso de entrega parcial para su embarque, deberá el fletador abonar el flete sobre vacío salvo que el porteador tomase un cargamento que lo sustituya (art. 230). En segundo lugar, y con carácter general, pesa sobre el fletador la obligación de abonar el flete pactado (art. 235.1). Ahora bien, en el fletamento por tiempo, no se devengará flete si el buque no se encuentra a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización (art. 233); 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). 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 (art. 235.2). 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; 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).

En efecto, la LNM otorga al porteador ciertos derechos en garantía del cobro de los fletes, demoras y otros gastos adeudados. Así, en primer lugar, se

declara la afección preferente de las mercancías al pago de dichos conceptos durante el plazo de los quince días posteriores a su transporte. Además, en segundo lugar, asiste al porteador un derecho a retener las mercancías y no entregarlas hasta que le sean abonados aquellos importes y, también, a solicitar notarialmente su depósito y venta mediante expediente de certificación pública (arts. 512 y siguientes). No obstante, estos dos derechos 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). En el marco de un fletamento por tiempo, los derechos de retención y de depósito y venta sólo podrán ejercidos sobre mercancías propiedad del fletador o, en su caso, de terceros que hubieren contratado con el fletador, pero sólo por el importe de los fletes adeudados por dichos terceros al fletador (art. 238).

Finalmente, la LNM dedica diversos artículos a regular, salvo pacto en contrario, el plazo de plancha y a las demoras, su cómputo e importe, así como las garantías de cobro de las demoras devenidas una vez superados los períodos de plancha (arts. 239 a 245).

5.2.4 · El conocimiento de embarque

En relación con el conocimiento de embarque, la LNM establece que el porteador, el capitán o un agente del porteador deberán proceder a su firma y entrega al cargador una vez que las mercancías se encuentren a bordo del buque, siendo necesaria la presentación y entrega de dicho documento (de rescate) para que su tenedor legítimo pueda solicitar la restitución de las mercancías en destino (art. 246); 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). Su amortización por pérdida, sustracción o destrucción habrá de llevarse a cabo mediante expediente de certificación pública seguido ante notario (arts. 516 y siguientes) si bien, bajo determinadas condiciones, su adquisición por tercero de buena fe deviene irrevindicable (arts. 254 y 522).

El conocimiento de embarque puede ser emitido al porteador, a la orden o nominativamente, determinando dicha forma de emisión la ley de su circulación (art. 250). 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, en relación con el art. 468); 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.

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 (art. 256.1). Presunción que, frente a terceros tenedores distintos del cargador, es de carácter *iure et de iure* salvo que el porteador, al momento de recibir las mercancías para su transporte, no hubiese expresado en el conocimiento sus reservas sobre las declaraciones contenidas en relación con las mercancías y su estado (art. 257 y 259). 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 refleja 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. 257.2). También debe hacer constar, en su caso, 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). 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 (cartas de garantía) 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 (art. 261).

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, en relación la disposición adicional tercera de la LNM); dicho conocimiento estará sujeto a igual régimen que el establecido para el emitido en soporte papel (art. 264).

Aun cuando al transporte multimodal le resultan sólo parcialmente aplicables las normas sobre el contrato de fletamento (art. 209), sin embargo, si 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).

Distinto del conocimiento del embarque es la carta de porte marítimo, que constituye un documento no negociable emitido con ocasión de un transporte marítimo (art. 268). Carente de la condición de título-valor, comparte con el conocimiento la función contractual (art. 205) y probatoria (art. 270) atribuida a éste; no así la de la eficacia legitimadora para solicitar la entrega de la mercancía (art. 271).

5.2.5 · La terminación anticipada del contrato de fletamento

En otro orden de cosas, 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: cuando, sin culpa de ninguna de las partes, el buque se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar; 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; cuando el transporte deviniese de imposible realización por causas ajenas a la voluntad de las partes; y cuando surgiese un conflicto armado que involucrase al país del puerto de carga o del de la descarga (art. 272). En tales supuestos, el porteador vendrá obligado, a costa del fletador, a descargar y devolver las mercancías. También podrá instarse su terminación si, antes de iniciarse el viaje, sobreviniese algún impedimento extraño a la voluntad de las partes que provocase un retraso prolongado cuya espera resultase inexigible a las partes (art. 273).

Una vez iniciado el viaje, también podrá extinguirse anticipadamente el contrato si, durante su ejecución, sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieren 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 y 512 y siguientes). 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; inhabilitación que de resultar 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 devengará flete alguno a su favor (art. 224).

En los fletamentos de buque completo por viaje, y bajo ciertas condiciones, podrá el fletador ordenar la descarga en puerto distinto al previsto, poniendo fin al contrato (art. 275).

5.2.6 · La responsabilidad del porteador

La LNM sanciona la responsabilidad del porteador por la pérdida, los daños o el retraso en la entrega de la mercancía, disponiendo el carácter imperativo del régimen allí establecido. 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* pero no frente a terceros (art. 277.1). En todo caso, cuando el transporte, nacional o internacional, se realice en régimen de conocimiento de embarque, la responsabilidad del porteador se regirá, sin perjuicio de la aplicación supletoria de las normas de la LNM, por lo establecido en las conocidas como Reglas de La Haya Visby (art. 277.2), 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 este mismo régimen 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). Todo ello, sin perjuicio de preverse que, si entrasen en vigor las Reglas de Rotterdam, habrá de procederse a adecuar la LNM a sus disposiciones (disposición final primera). 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 Reglas de La Haya-Visby y en la LNM.

Parece claro, por tanto, que la LNM tiene la declarada intención de establecer un régimen de responsabilidad único aplicable tanto a los transportes internacionales como a los nacionales. 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 a las normas contenidas en la LNM. Así ocurre, por ejemplo, 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), frente a la imposibilidad de interrumpir el plazo anual previsto en las Reglas de La Haya-Visby (art. 3.6 de dichas Reglas).

Por otro lado, y a diferencia de las Reglas de La Haya-Visby, la LNM configura al retraso en la entrega como un supuesto generador de responsabilidad (art. 2771), y lo define 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). Conviene advertir, sin embargo, que nuestros Tribunales habrán de establecer cómo se concilia la remisión íntegra del régimen de responsabilidad del porteador a las Reglas de La Haya-Visby con la introducción en la LNM de un nuevo hecho generador de la responsabilidad no contemplado en las citadas Reglas.

La responsabilidad del porteador así establecida en la LNM se extiende temporalmente al 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). Desde el punto de vista subjetivo, 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); ello, sin perjuicio del derecho de aquel porteador contractual a repetir lo indemnizado frente al porteador efectivo (art. 278 y 207).

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), el porteador tendrá derecho a limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de la mercancía hasta los importes señalados en las Reglas de La Haya-Visby (art. 282). La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete que resulte pagadero por la mercancía retrasada sin que en ningún caso (excepto dolo o dolo eventual) pueda exceder del flete total del contrato de fletamento (art. 283).

En todo caso, y salvo inspección conjunta realizada por los interesados, se presumirá 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), no realizase la correspondiente protesta al porteador o al consignatario (art. 322) dentro del día laborable siguiente a la entrega (en caso de 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 (daños no aparentes) o en los diez días laborables que sigan a la entrega (en caso de retraso) (art. 285).

Finalmente, señalar que las acciones nacidas del contrato de fletamento prescriben al año (art. 286); 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).

5.3 · 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); pese a tal definición, también queda amparado por esta regulación el transporte gratuito, pero no así el amistoso o el clandestino (art. 287.2).

Se imponen como obligaciones del porteador las de expedir el billete de pasaje (arts. 288 y 289); conservar el estado de navegabilidad del buque a fin de garantizar la seguridad y comodidad de los pasajeros (art. 290.1); poner a disposición de los pasajeros un buque y las plazas de acomodación adquiridas por estos (art. 290.2); emprender el viaje sin demora y por la ruta acordada o, en su defecto, la usual; prestar los demás servicios complementarios

y la necesaria asistencia médica (art. 291); 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); y transportar, junto al pasajero, su equipaje (art. 294 y 295) quedando éste afecto al pago de su transporte en los términos establecidos para el contrato de fletamento (art. 296), 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).

Por otra parte, la LNM atribuye a los pasajeros los derechos que resultan de las disposiciones comunitarias (por ejemplo, el Reglamento 1177/2010), y todo ello sin perjuicio de las normas propias del Derecho de consumidores. Por su parte, sanciona como obligaciones de dichos pasajeros las de pagar el precio del pasaje; presentarse al embarque; y cumplir con las órdenes dadas por el capitán (art. 176) y con disposiciones que se hubiesen establecido para mantener el orden y la seguridad a bordo (art. 293.2).

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

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 392/2009; y por la propia LNM (arts. 298 y 299). Conviene señalar que el Protocolo de 29 de marzo de 1990 (al que España se adhirió) al Convenio de Atenas, no llegó a entrar en vigor; y que pese a que España no es parte del Protocolo de Londres de 1 de noviembre de 2002 (que está en vigor desde el 23 de abril de 2014), su aplicación deriva del citado Reglamento 392/2009, 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 392/2009, los límites serán sustancialmente inferiores a los previstos en éste (art. 299). Obvia el concluir la conveniencia de que España ratifique el Protocolo de 2002.

En cualquier caso, la remisión de la LNM a las citadas normas europeas 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.

Además se 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 dictaren al efecto (art. 300.1). 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 causación dolosa del accidente (art. 300.2).

5.4 · 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 desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o a prestar su colaboración en la realización de las maniobras del remolcado o a su acompañamiento o a la puesta a disposición del remolcador (art. 301). Concepto éste del que derivan las dos modalidades contractuales que se reconocen: el remolque transporte (u oceánico), en el que la dirección de la maniobra se atribuye al capitán del buque remolcador (art. 302); y el remolque maniobra (o portuario), al amparo del cual la dirección compete al mando del remolcado (art. 301 en relación con el art 127 de la LPEMM). La LNM recoge una tercera categoría: el denominado remolque de fortuna (art. 305).

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 incuben (art. 304.1), prescribiendo

la acción nacida de este contrato en el plazo de un año (art. 306). 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, la LNM declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores por los daños causados por el tren de remolque a los terceros, salvo que se acredite por alguno de dichos armadores la inimputabilidad del daño a su elemento en el tren de remolque (art. 304.2).

5.5 · 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 periodo de tiempo determinado y a cambio de un precio, un buque o embarcación con una finalidad exclusivamente deportiva o de recreo (art. 307). 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), y el arrendamiento con tripulación, sujeto a determinadas disposiciones que disciplinan el contrato de fletamento (art. 308.3 y 310). Debe afirmarse que pese al declarado carácter imperativo de las escasas normas que regulan este contrato (art. 308.4), 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), no resulta evidente que estas hayan de ser aplicables a los arrendamientos náuticos con dotación.

Señalar, finalmente, que la LNM exige al arrendador la suscripción obligatoria de un seguro que garantice su responsabilidad (art. 312) y que las acciones nacidas de este contrato de arrendamiento náutico prescriben en el plazo de un año (art. 313).

6 · LOS CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN

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

6.1 · 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). 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) o bien por el del contrato de agencia (cuando la relación es duradera) (art. 317).

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); y, en todo caso, determina la responsabilidad solidaria de ambos por los daños y perjuicios causados extracontractualmente por el gestor, sin perjuicio del derecho de ambos a limitar su responsabilidad (art. 318).

6.2 · El contrato de consignación de buques

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). Tratándose de buques extranjeros en puertos españoles, su consignación se declara obligatoria (art. 10.2).

También al contrato de consignación se aplicará, en los términos señalados en el contrato de gestión naval, el régimen jurídico del contrato de comisión o del de agencia (art. 320). Aun cuando nada se disponga en la norma, ha de entenderse que también 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.

De la escasa regulación de este contrato de consignación, merecen destacarse aquellas disposiciones que inciden en la responsabilidad del consignatario. Conforme a la primera, y en adición a aquellas personas referidas en el art. 249, se autoriza al consignatario para firmar los conocimientos de

embarque por cuenta del armador o del fletador porteador. Ahora bien, si 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), sin perjuicio de su derecho a reclamar frente a ellos (art. 278.4).

La segunda previsión, 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) dispone que (a salvo lo indicado anteriormente) el consignatario no responde ante el destinatario por las pérdidas o daños causados a la mercancía (art. 322). 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 en relación con el art. 285) e, incluso, el auto judicial acordando el embargo del buque consignado (art. 478).

6.3 · El contrato de practicaje

El contrato de practicaje 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 operaciones y maniobras de los buques en aguas portuarias (art. 325). Régimen éste que ha de entenderse complementado por aquellas normas sobre el practicaje contenidas en la LPEMM (arts. 126 y 278 y siguientes) y demás disposiciones reglamentarias. Esta función de asesoramiento no se verá alterada si, con consentimiento expreso o tácito del capitán, es el práctico quién directamente da las instrucciones precisas para la maniobra o ejecuta esta por sí mismo (art. 325).

Por lo que se refiere a la responsabilidad por los daños causados al buque o a terceros, el práctico será el único responsable de aquellos imputables a un defectuoso asesoramiento. Si a 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). Todo ello, sin perjuicio del derecho a limitar la responsabilidad que pudiera asistirles (art. 328; además, y por lo que al práctico se refiere, el art. 281 de la LPEMM).

6.4. El contrato de manipulación portuaria

Por último, 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), que son objeto de regulación en la legislación portuaria (arts. 130 y siguientes de la LPEMM).

Las operaciones de manipulación pueden ser contratadas con el operador tanto por los cargadores o destinatarios como por el armador o por cualquier otra persona que hubiese asumido su realización frente a aquellos (art. 331). En general, por aquel que, conforme al contrato de fletamento, hubiese de llevar a cabo dichas operaciones de manipulación (arts. 218 y 227). Ahora bien, incluso aun 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).

En cualquier caso, y sea quien fuere el que hubiese 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 manipulación (art. 338); derecho de retención que si bien, por un lado, no se sujeta a las limitaciones establecidas para su ejercicio por el porteador bajo un contrato de fletamento, tampoco, por otro lado, se amplía al reconocimiento a favor del operador de un derecho de depósito y venta como el declarado a favor del porteador (art. 237).

Debe destacarse que el régimen de responsabilidad de los operadores, de carácter necesario, 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, se establece un régimen *ex recepto* de responsabilidad por culpa presunta del operador por las pérdidas, 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). La

acción para exigir la responsabilidad del operador prescribirá a los dos años (art. 338).

Salvo en caso de dolo o dolo eventual, el operador tendrá derecho a limitar su responsabilidad hasta la suma de dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de mercancía averiada o perdida o hasta un importe equivalente a dos veces y medio el importe del precio acordado en el contrato de manipulación portuaria en relación con las mercancías retrasadas (sin que exceda del precio total acordado para toda la expedición).

7 · LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN

El título VI de la LNM se destina a regular los denominados accidentes de la navegación. Superando la desfasada regulación hasta ahora vigente, y absteiniéndose 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

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. Si se tratase del choque de vehículos de la navegación con un artefacto fijo (mueles, pantalanes, etc.), la responsabilidad que pudiera surgir no se regulará por estas normas del abordaje, sino por las generales de la responsabilidad extracontractual (sentencia del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2003). 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)

Pues bien, con las particularidades establecidas en el capítulo I de este título VI, 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).

Queda excluida del ámbito de aplicación de esta regulación de la LNM el abordaje en el que intervengan buques de Estado (art. 339.4), 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) y los daños por contaminación marítima ocasionados por un abordaje (art. 346).

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 (art. 340).

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). 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 (cuyas disposiciones, en todo caso, serán de aplicación preferente en aquellos supuestos incluidos dentro de su ámbito de aplicación), en relación a los daños materiales de terceros (art. 342). Ello, sin perjuicio del derecho de tales armadores de oponer frente a dichas reclamaciones (y en la extensión que corresponda a la atribuible al otro armador) las excepciones que correspondieren a dicho otro armador (particularmente, aquellas excepciones amparadas en los contratos) (art. 343 en relación con el art. 1148 del Código Civil); 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); y, asimismo, del derecho a limitar la responsabilidad (art. 343) (este último, no aplicable a los artefactos navales, conforme al art. 395.1).

7.2 · La avería gruesa

En similitud con cuanto se establece en la Regla A de las Reglas de York y Amberes («RYA»), 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). En tal caso, se admitirán en la masa activa aquellos daños y gastos que sean consecuencia directa o previsible de dicho acto (art. 348, en relación con la Regla C de las RYA), habiendo de contribuir al pago de aquéllos los titulares de los intereses en riesgo que hubiesen sido salvados (Regla A de las RYA) si bien sólo hasta el límite de su valor (precisión ésta que se contiene en el art. 349 pero no así en las RYA). La acción para reclamar la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje (art. 354), pudiendo el armador retener las mercancías sujetas a contribución hasta que, por su titular, no se garantice el pago de dicha contribución (art. 352).

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); criterio éste que se aparta del establecido en la Regla D de las RYA.

La LNM prevé dos sistemas distintos para proceder a la liquidación de la avería gruesa. Así, 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) seguido ante el juzgado de lo mercantil del lugar de finalización del transporte o de arribada (art. 469.4). En este caso, si las partes acuerdan someterse, sin mayor precisión, a las RYA, habrán de entenderse aplicables en su versión más reciente; de no existir pacto en tal sentido, serán aplicables las (inexistentes) reglas legales de liquidación (art. 356.1). Las partes también podrán acordar que sea el armador quien designe al liquidador (art. 356.2). 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 regulado en la misma LNM (arts. 354 y 506 y siguientes).

7.3 · El salvamento marítimo

El salvamento marítimo, definido éste 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) se regula por lo establecido en el Convenio de Londres de 28 de abril de 1989 sobre salvamento marítimo y por las

normas establecidas en el capítulo III del título VI (art. 357). 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) que no sean extranjeros (art. 366).

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

El salvamento puede llevarse a cabo al amparo de un contrato libremente acordado entre las partes, confiriéndose 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 encontraran a bordo (art. 361).

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). Siguiendo el criterio tradicional de nuestro Derecho, 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).

Si bien son deudores del premio todos los intereses vinculados al buque o a los bienes salvados, nada obsta a que sea el armador quien abone el premio a los salvadores, repitiendo posteriormente frente al resto de los titulares de aquellos otros intereses (art. 362.2). 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).

Una de las principales modificaciones que, en materia de salvamento, introduce la LNM se refiere a los aspectos procesales de dicha 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 para entender de las acciones tendentes a la reclamación de los premios por salvamento y remuneraciones por remolques de fortuna (art. 305), ésta sólo será ejercida en caso de acuerdo entre los particulares quienes, en todo caso, podrán optar por acudir a la jurisdicción civil ordinaria (juzgados de lo mercantil) para dirimir las disputas en esta materia (disposición adicional segunda de la LNM); excepción hecha de los expedientes de salvamento de buques de Estado españoles, en los que el premio debe reclamarse conforme al correspondiente procedimiento administrativo (art. 359.1).

7.4 · La recuperación de buques y bienes 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 resulten de aplicación al patrimonio cultural subacuático.

Conforme a las disposiciones contenidas en la LNM, la propiedad de todos los buques (que no sean buques de Estado) 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). Fuera de estos supuestos, el hundimiento o naufragio no afecta a la titularidad dominical de un buque (art. 373).

7.5 · La responsabilidad civil por contaminación marítima

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: el conocido como Convenio CLC 1992, y el llamado Convenio «Bunkers» de 2001. Por su parte, ni el Convenio SNP de 3 de mayo de 1996 ni su Protocolo de 30 de abril de 2010 se encuentran, a la fecha, en vigor.

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.

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 de Responsabilidad Medioambiental y en la Ley de Protección del Medio Marino, así como tampoco la derivada de las normas sancionadoras contenidas en la LPEMM.

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). 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) quienes 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). 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).

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 la propia LNM (art. 388).

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), aunque debe afirmarse que el aseguramiento de determinadas responsabilidades derivadas de la contaminación ya ha sido objeto de regulación. Además, se dispone que los perjudicados tienen acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil (art. 389.2).

8 · 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) y por la LNM (art. 392). Este régimen será aplicable, en todo caso, cuando la limitación sea invocada ante un órgano judicial o administrativo español (art. 394.1) y cualquiera que fuere la jurisdicción ante el que se exigiere la responsabilidad (art. 393). Con excepción de aquella que deriva de la contaminación marítima (art. 388.2), no estarán sujetas al régimen de limitación las responsabilidades relativas a los artefactos navales ni a las plataformas fijas (art. 395.2). 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), podrá éste optar por la aplicación del límite que le asiste bajo el contrato de fletamento o de pasaje o por el previsto en el título VII de la LNM (art. 395), sin que resulte admisible su aplicación conjunta.

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, en relación con el art. 304.6 de la LPEMM). Por tanto, quedan sujetas a limitación: 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 con operaciones de salvamento; las reclamaciones por retraso; las reclamaciones por daños extracontractuales causados a consecuencia de la explotación del buque o de operaciones de salvamento; y, 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, 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).

La suma a la que ascienda el límite aplicable a las reclamaciones surgidas de un mismo accidente será aquella misma establecida en el Protocolo de Londres de 1996 (art. 398). 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 (pero superior o inexistente) 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 la normativa comunitaria 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 tales daños deriven de actos de guerra, secuestro, terrorismo, etc.. 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 derechos especiales de giro, para las demás reclamaciones (art. 399.2). 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).

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), y por tanto, no es oponible por medio de una mera excepción procesal. 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). 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 hubieren 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).

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).

9 • EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

9.1 • Consideraciones generales

El título VIII de la LNM disciplina la institución del seguro marítimo. En esta 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. Como veremos y salvo ciertas particularidades, aquellas disposiciones generales 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). En todo caso, se declara expresamente la aplicación supletoria de la reiterada Ley del Contrato de Seguro al seguro marítimo (art. 406.1), salvo por lo que se refiere al seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o al recreo que queda imperativamente sujeto a dicha Ley general (art. 406.2 en relación con el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril).

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

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).

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). 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).

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

La LNM establece normas aplicables a los supuestos de infraseguro y sobraseguro, coincidentes sustancialmente con las establecidas en la Ley del Contrato de Seguro (art. 413). 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). También la regulación contenida en la LNM para el seguro múltiple responde a similares postulados a los establecidos para el seguro terrestre en la Ley del Contrato de Seguro (apartándose así de la regulación hasta ahora vigente para el seguro marítimo), aunque su existencia no se hace depender de la suscripción de los diferentes contratos por un mismo tomador (art. 415). Sí merece ser destacada la atribución de 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 lado, 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).

Como anticipábamos, el seguro marítimo tiene por finalidad el aseguramiento de los riesgos de la

navegación marítima, en los términos que se establecieren en el contrato (art. 417). 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 guerra; captura, embargo o detención por autoridad; piratería, motín o terrorismo; huelgas y cierres patronales; y explosiones atómicas o nucleares (art. 418). Tampoco 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); y, en el caso del seguro de buques, del vicio propio de éste (art. 445). 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 pactase 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).

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) sino a su conocimiento por las partes del contrato de seguro marítimo o el asegurado (riesgo putativo) (art. 422).

La LNM establece, como obligaciones del tomador y, en su caso, del asegurado, las 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); abonar la prima al asegurador (art. 425); comunicar el siniestro en el plazo de siete días (art. 426); y de llevar a cabo todas las acciones de salvamento que resulten razonables (*sue and labour*) (art. 427). 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, 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.

Por su parte, la obligación principal del asegurador es la de indemnizar el siniestro cubierto por el contrato de seguro marítimo (arts. 429.1), una vez el asegurado haya acreditado la existencia y alcance del daño, así como sus causas (arts. 429.2 y 437). Además de los daños materiales sufridos por el objeto del seguro, la LNM declara, como coberturas complementarias (y, por tanto, objeto también de indemnización aseguraticia) la contribución a la avería gruesa, la remuneración por salvamento y los gastos razonables de minimización del daño (*sue and labour*) (art. 430). En su caso, no resultan indemnizables ni los perjuicios para el asegurado derivados del siniestro (retraso, lucro cesante, daños indirectos, etc.) ni los daños ocasionados a personas por el objeto asegurado (art. 432).

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), si bien esta última solo es admisible en aquellos supuestos expresamente previstos en la regulación sobre el seguro de buques (art. 449) y del seguro de mercancías (art. 461). El abandono tiene por efecto transmitir la propiedad del objeto asegurado al asegurador (art. 436) 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).

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). 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 quince días (art. 437). La demora en dicho pago obliga al asegurador a indemnizar el interés legal, siendo así que, conforme a la LNM y superando pronunciamientos jurisprudenciales contrarios, resultaría inaplicable al seguro marítimo el interés punitivo establecido en la Ley del Contrato de Seguro (art. 437).

Indemnizado el siniestro, el asegurador queda subrogado en los derechos del asegurado, en iguales condiciones y limitaciones a las previstas para el seguro terrestre (arts. 437.5 y 446); ahora bien, y a diferencia de éste, 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.

Finalmente, la LNM reduce el plazo prescriptivo para el ejercicio de las acciones nacidas del contrato de seguro marítimo de tres a dos años (art. 438).

9.2 · El seguro de buques

Como se señalaba, la LNM establece determinadas particularidades aplicables a las modalidades del seguro marítimo de buques, mercancía y responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación. Normas que, por lo que se refiere a las establecidas para el seguro de casco, se aplican también supletoriamente al seguro de flete y al de otros intereses del armador o naviero (art. 452).

El seguro del buque comprende tanto sus partes integrantes como sus pertenencias y accesorios (art. 410, en relación con el art. 62).

Tras disponerse en la LNM que el seguro de buques puede concertarse por un período de tiempo o por un viaje determinado (art. 439), dicha norma regula la duración del seguro en cada una de dichas modalidades (arts. 440, 441 y 442). 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).

La cobertura de casco comprende también, con carácter complementario (art. 430), 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). 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).

A los efectos de la liquidación mediante el abandono del buque, éste ha de ser declarado al asegurador dentro del plazo de noventa días a contar desde el siniestro (art. 450). En todo caso, sólo procede el

abandono en caso de pérdida total del buque; inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de su reparación; cuando el importe de las reparaciones (más las contribuciones en avería gruesa y remuneraciones por salvamento) excedan del valor asegurado; y, por pérdida presunta por la falta de noticias sobre el buque durante un plazo de noventa días (art. 449).

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

9.3 · El seguro de 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, a *sensu contrario*), el valor asegurado de las mercancía habrá de determinarse conforme al que tuviesen estas 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).

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); 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).

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; incumpléndose 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).

La liquidación por abandono de las mercancías, que habrá de ser declarada por el asegurado (titular de las mercancías) en el plazo de setenta días a contar desde el siniestro, únicamente es admisible

en los supuestos de: pérdida total de las mercancías; averías cuyo coste de reparación (más las contribuciones en avería gruesa y remuneraciones por salvamento) exceda el del valor asegurado; pérdida presunta del buque porteador por falta de noticias durante noventa días; o pérdida o innavegabilidad sobrevenida del buque porteador si las mercancías no hubiesen podido ser reexpedidas a destino dentro del plazo de noventa días (arts. 461 y 462).

9.4 · 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, tales normas son de aplicación supletoria respecto de aquellos seguros obligatorios exigidos por la propia LNM (art. 464); a saber: el seguro exigido al porteador efectivo en un transporte marítimo de pasajeros (art. 300 en relación con el Real Decreto 270/2013); el seguro requerido al arrendador bajo un contrato de arrendamiento náutico (art. 312) que fuese distinto del obligatoriamente exigido a las embarcaciones dedicadas al deporte y al recreo (art. 406.2 en relación con el Real Decreto 607/1999); y el seguro de responsabilidad civil por contaminación (art. 389 en relación con el Real Decreto 1892/2004, el Real Decreto 1795/2008 y el Real Decreto 1616/2011).

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

10 · LAS ESPECIALIDADES PROCESALES MARÍTIMAS

10.1 · La competencia judicial

La LNM condiciona la validez y eficacia de las cláusulas de jurisdicción a tribunales extranjeros o de arbitraje en el extranjero a su negociación indivi-

dual 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, practicaaje o manipulación portuaria) no siendo bastante por sí misma para acreditar su validez la inserción de la referida cláusula en un condicionado impreso. Previsión ésta que, obviamente, cede ante lo que pudiera establecerse en las normas comunitarias (esencialmente, el Reglamento 44/2001 y, desde el 10 de enero de 2015, el Reglamento 1215/2012) y en los convenios internacionales, que resultan de preferente aplicación (art. 468). 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). En otras palabras, que tales cláusulas sólo serán válidas entre aquellas partes que las hubiesen aceptado.

A falta de pacto válido, las acciones nacidas bajo los mencionados contratos podrán interponerse ante el tribunal del domicilio del demandado o 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). Atribuciones de competencia que, salvo que se presuma su lógica aplicación al estricto ámbito nacional y, por tanto, se tengan por normas de competencia territorial, 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.

Estas normas no impiden el 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).

La LNM, finalmente, y 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).

10.2 · El embargo preventivo del 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). 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).

A diferencia de lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil, la LNM atribuye competencia territorial (que no objetiva) para acordar el embargo no ya sólo al juzgado de lo mercantil que la tuviere 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).

La adopción de la medida cautelar de embargo se condiciona al cumplimiento de los siguientes tres requisitos (art. 472): 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; la acreditación de la embargabilidad del buque (art. 475); y la constitución de una garantía que, como mínimo, habrá de ser del quince por ciento del importe del crédito que se alega. 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). 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).

Señalado lo anterior, también se admite el embargo de un buque por otros créditos distintos de los créditos marítimos en los dos siguientes supuestos: 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. 473.2)); y, el embargo de buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea parte del Convenio sobre embargo preventivo de buques de 1999 (art. 473). 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) por lo que los requisitos exigidos para el embargo y las presunciones allí establecidas han de considerarse, igualmente, aplicables a tales supuestos.

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), notificando de ello al capitán del buque y a su consignatario (art. 478).

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

La venta forzosa podrá realizarse, además de en subasta pública, mediante persona o entidad especializada (no así por convenio de realización) (art. 485), destinándose el producto de la venta al pago del crédito del ejecutante, una vez deducidas las costas y gastos derivados de la venta judicial y aquellos otros gastos incurridos en la conservación del buque (incluida la manutención y sueldos de la tripulación) durante el procedimiento de ejecución (art. 486) y 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). La venta del buque así realizada tiene por efecto la extinción de cualesquiera hipotecas, privilegios, cargas y gravámenes, inscritos o no, que pesaren sobre el buque (salvo aquéllas en las que el adquirente hubiese aceptado subrogarse) (art. 484).

10.4 · El procedimiento de limitación de la responsabilidad

La limitación de responsabilidad frente a créditos marítimos regulada en la LNM ha de sustanciarse conforme a un procedimiento cuyo conocimiento compete a los juzgados de lo mercantil del lugar donde se estuviese siguiendo la reclamación de aquellos créditos. 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 sustanciase 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).

Así, 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). 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 lo fuesen pero que pudiesen ser provisionalmente ejecutables) dictadas en los procedimientos en los que se estuvieren reclamado los créditos, no podrán ser ejecutadas sino contra el fondo (art. 488.1 y 489.1); obviamente, ha de entenderse que dicha 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).

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). 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). Dicho auto sólo será apelable si fuese desestimatorio de la solicitud de constitución del fondo (arts. 491 y 492).

En el referido 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). El comisario-liquidador formará tres piezas distintas (art. 494). 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 BORM, 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 treinta días, ampliado a sesenta para los domiciliados en el extranjero). La segunda de las piezas regulará el estado activo del fondo y, en ella, se recogerán las impugnaciones que los acreedores hicieren (en el plazo máximo de tres meses) con relación al derecho del deudor a limitar su responsabilidad (dolo, caducidad, etc.) o de la cuantía del fondo o la forma de su constitución. 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 veinte días.

11 · LA CERTIFICACIÓN PÚBLICA DE EXPEDIENTES MARÍTIMOS

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

vieja Ley de Enjuiciamiento Civil (disposición derogatoria única). Tales procedimientos se caracterizan, como señalábamos, por la intervención en su tramitación de un notario elegido por los interesados (art. 501).

11.1 · La protesta de mar por incidencias en el viaje

No sin sembrar cierta imprecisión terminológica y confusión procedimental (arts. 186, 187 y 504), bajo la denominación de protesta de mar se regula aquel 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 aquél considerase conveniente), ante la Capitanía Marítima del puerto de destino o, cuando éste fuere extranjero ante el cónsul español o, de no haberlo, ante la autoridad local y, en su defecto, ante notario o fedatario público (art. 175). Así, en el plazo de veinticuatro 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); entrega que, asimismo, deberá realizarse a todos los interesados conocidos (art. 87).

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 de aquel acta y demás interesados que residieren 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).

11.2 · La liquidación de la avería gruesa

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). El notario, tras notificar a los interesados el derecho a intervenir en el expediente (art. 507), nombrará un liquidador que, en un plazo razonable no superior a cuatro 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 treinta días (art. 508). De dichas impugna-

ciones se dará traslado al liquidador quien, en el plazo de treinta días, habrá de presentar al notario su informe definitivo (art. 509), a la vista del cual y de los escritos de alegaciones presentados por los interesados, dictará resolución motivada (art. 510.1) que será título bastante para despachar ejecución si, en el plazo de quince días, los interesados no abonasen la contribución (art. 511). No obstante, la resolución notarial podrá ser impugnada (pero no recurrida, como defectuosamente señala la LNM), con efectos suspensivos, ante el juzgado de lo mercantil del lugar de finalización del transporte o de arribada (art. 469.4) que procederá a designar un nuevo liquidador para que practique la liquidación (art. 510.2).

11.3 · El depósito y venta de las mercancías y equipajes

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) en los siguientes supuestos (art. 512): el impago del flete (demoras y gastos) por el destinatario (arts. 237) o del pasaje por el pasajero (arts. 296); la falta de retirada de las mercancías o del equipaje por el destinatario o pasajero en el puerto de destino (art. 235.2) o por el fletador en el puerto de arribada donde termine el viaje (art. 274). En tales casos, el porteador puede solicitar al notario el depósito y venta de los efectos proponiendo, a tales efectos, un depositario (art. 513). Sólo si el destinatario de los efectos fuese conocido se le requerirá para que proceda a pagar en el plazo de cuarenta y ocho 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 (disposición final undécima). 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); 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 veinte o treinta días), el importe de la venta quedará depositado a resultas del juicio (art. 515).

11.4 · 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 (art. 516). Procedimiento que, como ya se indicó, en ningún caso, afectará a la irrevindicabilidad del título en poder del tercero en el que concurran ciertos requisitos (arts. 254 y 522).

11.5 · La venta de mercancías averiadas

Aquél a quién compete 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). Verificado por un perito nombrado por el notario el estado de las mercancías y, en su caso, tasadas y vendidas estas (disposición final undécima), se entregará el precio obtenido al titular de las mercancías previa deducción de los gastos del expediente (art. 524).