

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 9 de marzo de 2021

Ref: Puertos 9/2021/ES

Asunto: Comentarios de ANAVE al Anteproyecto de ley de modificación del TRLPEMM y LNM.

Muy Srs. nuestros:

En nuestra circular [Puertos 6/2021/ES](#) les informamos de la consulta Pública sobre el Anteproyecto de Ley que modifica la Ley de Puertos y la Ley de Navegación Marítima y en nuestra circular [Puertos 8/2021/ES](#) les enviamos un primer borrador de comentarios.

Les adjuntamos una nueva versión de observaciones de ANAVE al Anteproyecto, que también recoge los comentarios y propuestas que nos han enviado algunas empresas.

En particular les llamamos la atención sobre la propuesta de modificación del artículo 468. El objetivo de la propuesta de ANAVE es evitar que se **declaren nulas las cláusulas de sumisión a jurisdicciones no comunitarias** incluidas en los contratos de utilización del buque. La salida del Reino Unido de la UE hace que la actual redacción de la LNM pueda resultar sumamente perjudicial a los intereses de las empresas navieras en este punto.

Les rogamos nos envíen sus **observaciones y/o visto bueno a la mayor brevedad posible** y, en todo caso, no más tarde del **jueves 11 de marzo a las 18:00 horas** a eseco@anave.es. El viernes, último día del plazo, remitiremos el documento al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Muy cordialmente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----

Comentarios de ANAVE al Anteproyecto de Ley de modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima

Marzo 2021

ANAVE valora muy favorablemente el Anteproyecto de Ley que se somete a consulta y agradecemos a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) la inclusión de varias propuestas que venimos planteando desde esta Asociación, como el cálculo del porcentaje de marinos comunitarios o la posibilidad de embarcar guardias armados en buques del Registro Especial de Canarias, entre otros asuntos.

Las modificaciones al texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) incluidas en el Anteproyecto consultado se refieren únicamente a los asuntos y competencias de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). De la misma manera, los comentarios y propuestas que incluimos a continuación se ciñen a las materias relacionadas con la DGMM y reguladas por el TRLPEMM.

Sobre otras materias relacionadas con la gestión portuaria nos remitimos a nuestras observaciones enviadas durante el proceso de consulta pública previa de estas mismas normas el pasado mes de septiembre, y rogamos que sean tenidas en una eventual futura modificación de los aspectos relacionados con la gestión portuaria regulados por esta Ley.

Los textos que se propone **añadir** figuran a continuación en **negrita y subrayado** y los que se propone ~~borrar, en negrita y tachado.~~

1. Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM).

1.1. Artículo 251. Abanderamiento y cambio de pabellón de buques.

Propuesta

“3. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de procedimiento a tal fin, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

~~**Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros registros.**~~

4. Las condiciones que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, se establecerán reglamentariamente.

En todo caso, cuando se trate del abanderamiento en España de buques procedentes de otros registros, los solicitantes deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

Fax. +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Justificación:

Las navieras que adquieren buques extranjeros para registrarlos en España no deberían ser responsables ni sufrir penalización alguna por las detenciones que dichos buques hubieran podido tener mientras eran operados por armadores anteriores.

Para controlar la idoneidad de los buques procedentes de otros registros que pretendan abanderarse en España, parece más razonable la aplicación de la previsión contenida en el artículo 253.4.d del Anteproyecto, que faculta a la Administración a denegar la inscripción del buque si no se justifica el cumplimiento de las normas de seguridad y se somete a una inspección previa a su inscripción.

El segundo párrafo que proponemos añadir al apartado 4 es literalmente una transcripción del apartado 4.d del artículo 253, dado que este artículo 253 se refiere al Registro Especial, y el artículo 251 es aplicable a los dos registros.

1.2. Artículo 252. Registro de buques y empresas navieras.

Propuesta

“3. ~~En~~Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales. se hará constar, previa certificación del Registro Mercantil español, el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques y embarcaciones de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.”

Justificación

La propuesta pretende diferenciar el “Registro de Buques” del “Registro de Empresas Navieras”. Este último sólo debe ser un registro de las Empresas Navieras españolas, no de los buques “de su propiedad o que exploten”. Máxime teniendo en cuenta que el concepto de “explotación” de un buque es muy amplio y poco concreto. Incluye en particular los buques fletados por tiempo, circunstancia que puede ser de muy corta duración.

También se propone eliminar la obligación de inscribir “las modificaciones del acto constitutivo”, “el nombramiento y cese de administradores”. Entendemos que el Registro Mercantil, de carácter público, es el competente para la inscripción y publicidad de los actos relativos a las sociedades en general, y a las empresas navieras en particular. Por tanto, se está produciendo una duplicidad en el trámite (ver art. 252.5) que proponemos eliminar.

Además, la propuesta resulta más coherente con las exigencias de inscripción previstas para el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (artículo 253.3).

Las propuestas anteriores cobran mayor relevancia al incluir el Anteproyecto un nuevo apartado k) al art. 307.3, calificando como sanción grave el incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas “o de proporcionar la información exigida” y “la actualización de los datos inscribibles”.

Propuesta

“4. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques y Empresas Navieras será pública la información relativa a su titularidad, clasificación, y tipología, número OMI, número de registro,

año de construcción, GT, NT y en general cualquier otro dato público incluido en el certificado de registro. También las cargas que consten en el registro de bienes muebles.

En relación con las empresas navieras será publica su sede social ~~y los buques y embarcaciones que explote comercialmente, así como de los que sea propietaria.~~

Podrá solicitarse la emisión de estos certificados tanto en castellano como en inglés.”

Justificación

El texto añadido en el primer párrafo propone incluir la información **básica** sobre el buque que ya es pública en la hoja de asiento del Registro de Bienes Muebles (número IMO, número de registro, año de construcción, GT, NT, etc.). También se propone crear un “Certificado de Registro” (ver propuesta modificación artículo 253 2a. y 2d.) que sustituya a la “Patente de Navegación”.

Sobre el segundo párrafo, en coherencia con lo argumentado sobre el artículo 252.3, entendemos que en la inscripción de las empresas navieras no debería constar ninguna mención a los buques y embarcaciones, por no constituir tales extremos el objeto propio de este apartado del Registro de Buques y Empresas Navieras.

Por último, el carácter internacional de nuestro sector hace conveniente que la información contenida en los asientos de nuestros registros esté también disponible en inglés.

NOTA: La propuesta de creación de un “Certificado de Registro” requeriría su inclusión también en el capítulo de tasas (asociándolo por ejemplo a la tasa de inscripción); una tasa de renovación del mismo (fija si no requiere de modificaciones), y dotarle de una validez temporal.

1.3. Artículo 253. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Propuesta

*“2.d) Expedir ~~la patente de navegación~~ **el certificado de registro**, que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.”*

Justificación

Se propone eliminar la patente de navegación y sustituirla por el “Certificado de Registro”, al igual que se hizo con las embarcaciones de recreo de la lista sexta y séptima hace ya unos años.

Hoy en día la patente de navegación es un documento que no tiene utilidad práctica y se ha quedado obsoleto. Según nos informan nuestras empresas asociadas, causa muchos problemas a la hora de modificar sus datos (por ejemplo, cuando un arrendatario financiero adquiere la titularidad del buque tras la terminación del *leasing*).

Lo que precisan y se solicita a los buques españoles en todo el mundo es el “Certificado de Registro”. Actualmente, el equivalente al “Certificado de Registro” en España (la hoja de asiento del buque) se separa del estándar internacional. Es un documento que lleva anexo en español todo el tracto de inscripciones, por lo que resulta largo y poco operativo. La propuesta es eliminar el concepto de “patente” y que se vehiculase el registro del buque a través de un “Certificado”, con un periodo de validez limitado que se renovaría periódicamente.

NOTA: Será preciso derogar/revisar el capítulo II sección 5ª del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, y cuantas normas se refieran a la patente de navegación y establecer un periodo de transición.

Propuesta

“3. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en las Islas Canarias o en el resto de España su centro efectivo de control o que, teniéndolo ~~en el resto de España o~~ en el extranjero, cuenten con una sucursal ~~o representación~~ en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil o un representante en Canarias con sus facultades inscritas en el Registro Mercantil.”

Justificación:

En primer lugar, se propone eliminar la obligación de sucursal o representante para empresas españolas no Canarias, dado que la relación con la Administración es cada vez más de forma telemática y no es imprescindible esa sucursal o representante.

En segundo lugar, se propone aclarar que lo que se requiere es un representante, que puede actuar con un poder (inscrito en el Registro Mercantil si se requiere). Este es el concepto de “resident agent” que aplican muchas otras administraciones.

Propuesta

“3.c) Con carácter previo a la inscripción en el Registro Especial y a instancia de la empresa naviera, determinar la ~~tripulación~~ dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.”

Justificación

Se propone asumir la nomenclatura de la Ley de Navegación Marítima (LNM), que en su artículo 161 define las “dotaciones mínimas de seguridad”. El anteproyecto que se somete a consulta también se refiere en diferentes artículos (253.6 y 285) a la dotación mínima de seguridad del buque.

Propuesta

“4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

(...)

~~d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.”~~

Justificación:

La incorporación de este apartado en el Artículo 251.4 (ver propuesta 1.1), aplicable tanto al Registro de Buques y Empresas Navieras como al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, hace innecesaria y reiterativa su mención en este precepto.

1.4. Artículo 254. Responsabilidad civil.

Propuesta

~~“3. El Gobierno podrá establecer la obligación de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil y por accidentes para aquellas actividades que se lleven a cabo con ocasión de la navegación marítima y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino, mediante la~~

~~contratación de un seguro o una garantía financiera equivalente. Reglamentariamente se determinarán las actividades a las que se exige esta garantía, el obligado a contratarla, la forma de constituirla, su importe mínimo o método de cuantificación y la duración de la garantía."~~

Justificación

El régimen de responsabilidad e indemnización de los buques debe ser el previsto en el derecho marítimo internacional, tal y como se indica en el apartado 1 de este artículo o, en su caso, las normas específicas de la Unión Europea.

Si el objetivo de este apartado es un ámbito distinto del regulado por la OMI (buques no mercantes de transporte o de menor porte), debe quedar claro en la redacción.

1.5. Artículo 256. Régimen de la navegación interior.

Propuesta: añadir el texto subrayado al párrafo segundo

"Cuando no existan buques mercantes españoles o comunitarios adecuados y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje."

Justificación

Ver tres últimos párrafos de la justificación al artículo siguiente.

1.6. Artículo 257. Navegación de cabotaje.

Propuesta

"1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará:

~~*a) Al transporte entre puertos peninsulares cuyo origen o destino sea un puerto extranjero.*~~

b) A la navegación de ~~buques y~~ embarcaciones y buques de recreo con finalidad comercial.

Cuando no existan buques mercantes españoles o comunitarios adecuados y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje."

Justificación

Sobre la propuesta de eliminación del apartado a), esta Asociación considera que la liberalización completa de los tráficos entre puertos peninsulares, máxime si se aplica a buques (no mercancías) cuyo puerto de origen o destino (no y destino) sean puertos extranjeros, supondría en la práctica un perjuicio muy grave a las empresas navieras europeas que utilizan buques de pabellón europeo y el acceso de buques de bandera no comunitaria a muchos tráficos para los que no se solicitan *waivers* por existir buques europeos aptos y disponibles.

Salvo Francia y Portugal, todos los Estados de la UE que tienen reservados sus tráficos de cabotaje (Alemania, Bulgaria, Chipre, Croacia, Grecia, Estonia, Finlandia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia Portugal y Suecia), tienen también reservados los tráficos *feeder*. La propuesta, además, va más allá de la liberalización de los tráficos *feeder* según se definen en la Comunicación de la Comisión, COM(2014) 232 final. La especial situación geográfica de España, punto de paso del comercio marítimo internacional, hace de esta

reserva un elemento importante de protección del pabellón español y otros pabellones de la UE. No en vano, España ocupa el segundo y tercer puerto de la UE con mayor movimiento mercancías y pasajeros respectivamente en sus tráficos de cabotaje marítimo (no se disponen de datos segregados de cabotaje marítimo peninsular).

Sobre la modificación del apartado b) pretende evitar que se pueda interpretar que la reserva de bandera no se aplicará a buques con finalidad comercial y embarcaciones de recreo con finalidad comercial.

Por último y sobre el último párrafo del artículo, el Anteproyecto flexibiliza los criterios para la concesión de estas excepciones a la reserva de bandera. Sin embargo, proponemos que más que flexibilizar se objetiven las situaciones en las que se pueden conceder y los criterios para hacerlas efectivas. La propuesta, por el contrario, implica una menor concreción.

Al mismo tiempo, entendemos que la propia naturaleza de la “dispensa” (en cuanto mecanismo excepcional respecto al principio general de reserva de bandera) hace necesario que su otorgamiento quede condicionado a la concurrencia del supuesto previsto (inexistencia de buques españoles o comunitarios adecuados y disponibles) y limitado al tiempo en que resulte justificado por perdurar tal circunstancia.

Para conciliar lo anterior (normas objetivas pero concretas que permitan justificar que se cumplen los requisitos para la dispensa), una posibilidad sería que mediante resolución del DGMM o mediante el mecanismo que se considere más adecuado, se definieran las normas que puedan dar lugar a la concesión de *waivers*, que al mismo tiempo que aseguran la igualdad de trato de los solicitantes, se adapten a la realidad del mercado del transporte marítimo, prevean situaciones sobrevenidas (accidentes) o habituales (varadas) y se apliquen por igual a todas las empresas del sector. La figura de la resolución entendemos que sería mucho más fácil de modificar/adaptar cuando se considere necesario.

1.7. Artículo 261. Obligaciones en circunstancias excepcionales.

Propuesta: modificar el párrafo cuarto del apartado 1 como sigue:

“1. ...

~~Cuando esas~~ Estas obligaciones ~~se impongan de manera específica solo a determinadas empresas, las que resulten afectadas tendrán~~ darán derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que incurran.”

Justificación

Se propone mantener la redacción actual del TRLPEMM, que en la práctica resulta más flexible. Al fin y al cabo, la matización “*en su caso*” ya supone suficiente precaución como ha quedado demostrado recientemente.

1.8. Artículo 276. Tarifas por la prestación de servicios (SASEMAR).

Propuesta

“3. Si la Administración marítima exigiera un aval o garantía para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval o garantía podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hayan incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.”

Justificación

Por congruencia con otros apartados de la Ley.

1.9. Artículo 284. Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control.

Propuesta: modificar el apartado 4.i como sigue:

“i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa ~~se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo~~ será de 30 euros.”

Justificación

Como se indica en el artículo 282.2, la cuantía de las tasas se debe determinar “en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima”. Y en principio, la modificación de un dato conlleva el mismo coste para la administración independientemente de las GTs del buque.

1.10. Artículo 285. Tasas por la emisión de certificados internacionales.

Propuesta

“1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación, por parte de la Administración marítima, de los servicios y actuaciones inherentes a la emisión, renovación, refrendo o modificación de los certificados en materia de seguridad marítima exigidos por los convenios internacionales que han sido ratificados por España, así como las actividades en materia de inspección marítima que se concretan en el presente artículo.

Quedan exceptuados del pago de estas tasas los certificados emitidos a favor de buques destinados al salvamento marítimo por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en cuanto entidad pública empresarial que actúa bajo dependencia directa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por medio de la Dirección General de la Marina Mercante.”

Justificación:

SASEMAR, en cuanto ente dependiente de la DGMM encargado de la prestación de los servicios públicos de salvamento y seguridad marítima en aguas españolas, no encaja en la definición de sujeto pasivo de estas tasas, por el propio concepto de “tasa” (tributo por utilizar para beneficio privado un bien o servicio público) y conforme a lo dispuesto en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

1.11. Artículo 318. Medidas provisionales.

Propuesta

*“3. La decisión de la retención de un buque podrá ser sustituida por la constitución de una garantía en efectivo o aval prestado por entidades de crédito, establecimientos financieros de crédito o sociedades de garantía recíproca, conforme a lo establecido en el Reglamento de la Caja General de Depósitos, aprobado por el Real Decreto 937/2020, de 27 de octubre. ~~En su defecto, se~~ **Se** podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante, **en particular una garantía financiera suscrita con una entidad de las recogidas en el artículo 5 del Real Decreto 1795/2008.***

En el ámbito de sus competencias, la Dirección General de la Marina Mercante podrá dar instrucciones a las Capitanías Marítimas sobre los criterios a tener en cuenta para sustituir la retención de un buque por la constitución de una garantía.”

Justificación

A diferencia de la mayoría de los países de nuestro entorno, España sigue sin admitir una carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización (P&I) con carácter general. La propuesta pretende acercar al máximo el ordenamiento jurídico español a la práctica internacional, haciendo aceptable por el Juzgado

una carta de garantía emitida por el Club de P&I del buque, cuando el hecho que se pretende garantizar y que da lugar a la retención está sujeto a cobertura bajo las Reglas del Club que resulten aplicables.

Al mismo tiempo se eliminaría la duplicidad que supone en España obligar al armador a contratar una garantía adicional a la ya concertada con el club de P&I para un mismo riesgo.

1.12.«Disposición adicional trigésimo-quinta. Servicios de seguridad de las empresas navieras españolas en el extranjero.

Propuesta

“Las empresas navieras españolas cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales ~~en las que se registren actos~~ que hayan sido declaradas como de alto riesgo de piratería podrán contratar ~~el~~ servicios de seguridad privada de embarque de guardas armados con empresas dedicadas a esta actividad y ~~que tengan su sede social en~~ autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea. Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicará su celebración al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de ~~seguridad~~ protección marítima de que se trate.”

Justificación

El primer cambio pretende aclarar que la disposición se refiere a buques de pabellón español, aunque entendemos que no podría ser de otra forma.

El segundo concreta los tránsitos en los que se permitirá el embarque de guardas armados.

El tercero exige que las empresas de seguridad no sólo se “dediquen a esa actividad”, sino que “*estén autorizadas para ello por un Estado miembro de la UE*”. Pero entendemos que no se debería exigir que tengan su sede social en un Estado miembro de la UE, porque muchas están en el Reino Unido, que ya no es UE.

2. Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM).

2.1. Artículo 18. Despacho de buques.

NOTA: Ya sea en este artículo o en el reglamento de despacho de buques, que está también en el trámite de consulta pública previa, debe quedar claro el concepto de “habilitación de salida”: “declaración responsable”. Actualmente no se recoge ni en el Anteproyecto de la LNM ni en el Proyecto de reglamento de despacho.

2.2. Artículo 124. Otros privilegios.

Propuesta

~~*“3. Los créditos por suministros o reparaciones realizados a buques nacionales o extranjeros en puertos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.”*~~

Justificación

Esta propuesta ya ha sido planteada con anterioridad y desestimada, por ir en contra del espíritu de la LNM que es reconocer el carácter internacional del transporte y la navegación marítima incorporando a la normativa española los convenios internacionales sin alterarlos.

La existencia en el marco internacional de dos convenios separados, uno para los créditos marítimos y el embargo (con una lista muy amplia, que incluye las reparaciones y suministros) y otro para los privilegios

marítimos y la hipoteca (con solo 5+1 elementos) ya demuestra que **la normativa internacional pretende dar un tratamiento diferenciado a ambos**. De ahí precisamente el concepto de créditos privilegiados (aquellos que merecen un tratamiento diferenciado).

Las enmiendas propuestas, máxime con una redacción tan amplia y genérica como “reparaciones y suministros”, supondrían desvirtuar totalmente y vaciar de contenido dichos convenios, que España ha ratificado y que, por tanto, forman parte de nuestro marco jurídico, ya que casi cualquier crédito no incluido en los privilegios reconocidos por el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval podría caer dentro de esa definición.

Además, daría lugar al posible embargo del buque por deudas contraídas por el fletador por tiempo (suministros), punto este que está completamente fuera del alcance del armador.

Por todo lo anterior proponemos no desvirtuar uno de los principales objetivos de la LNM, manifestado en el segundo punto del preámbulo, que no es otro que **“acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otra, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados”**. El preámbulo también se refiere específicamente a este punto en el cuarto punto *in fine*, al decir que la pretensión de la Ley es **“asentar el crédito marítimo sobre un sistema de privilegios simplificado, reduciéndolos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993 (...)”**.

2.3. Artículo 212. Navegabilidad del buque.

Propuesta

“1. El porteador deberá ejercer la debida diligencia para que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previstas del viaje ~~o de cada uno de los viajes proyectados~~, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.

2. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad.

3. El deber de ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado ~~cuidar~~ de la navegabilidad adecuado del buque permanecerá durante todo el tiempo de vigencia del contrato.”

Justificación

La exposición de motivos de la LNM se remite a las Reglas de la Haya-Visby (RHV), ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos, en la regulación de la responsabilidad del porteador, indicando que **“estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial”**.

El párrafo 1 del artículo 3 de las RHV establece que el transportista debe, **antes y al comienzo del viaje**, ejercer una diligencia razonable para tener el buque en condiciones de navegabilidad para efectuar el viaje contemplado. El porteador no está obligado a dar una garantía absoluta de navegabilidad y el buque solo necesita estar en condiciones de navegar al comienzo del viaje.

El clausulado de los Clubes de P&I establece que si el propietario de la carga puede demostrar que su pérdida se debió a que el transportista no actuó con la debida diligencia para que el buque estuviera en condiciones de navegar **antes y al comienzo del viaje**, la pérdida resultante quedará cubierta por el Club.

Una garantía continua de navegabilidad durante todo el viaje altera esa posición y haría que el transportista fuera potencialmente responsable de todos y cada uno de los eventos que afecten a la navegabilidad del buque durante todo el viaje. Esto situaría cualquier reclamación resultante fuera de la cobertura del Club.

De ahí la importancia de mantener el párrafo 2 de la actual LNM, que permite aclarar que el estado de navegabilidad **debe existir en el momento de emprender el viaje.**

2.4. Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción, arbitraje y ley aplicable.

Propuesta

*“1. Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o a arbitraje en el extranjero, así como las de elección de ley aplicable contenidas en los contratos de utilización del buque, en los contratos auxiliares de la navegación, o en los conocimientos de embarque, cuando no hayan sido ~~negociadas individual y separadamente~~ **celebradas conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en el comercio marítimo internacional, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.** ⁽¹⁾*

*2. ~~En particular, la~~ **La** inserción de una cláusula de jurisdicción, de arbitraje o de elección de ley en el condicionado impreso de ~~cualquiera de los contratos a los que se refiere el apartado anterior o en~~ los conocimientos de embarque no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el ~~mismo apartado 1 de este artículo para el tercer tenedor adquirente del mismo, salvo que dichas cláusulas hayan sido negociadas individual y separadamente.~~*

3. A falta de acuerdo celebrado en los términos de este artículo, los derechos y acciones del tercer tenedor adquirente del conocimiento de embarque se regirán por la ley del país donde se encuentre el puerto de descarga designado en el título.”

Justificación

El artículo 468 de la LNM declaró nulas “las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los **contratos de utilización del buque** o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente” y estableció que “la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el **condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo**”.

Por su parte, el Reglamento UE 1215/2012 establece (artículo 25) que la elección de jurisdicción deberá celebrarse por escrito y en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas o, “**en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado**”.

Este artículo 25 del Reglamento 1215 permitió que el artículo 468 de la LNM tuviera un impacto limitado, al no aplicarse la invalidez de la cláusula de sumisión a una jurisdicción extranjera no negociada separadamente **cuando se trataba de una cláusula de sumisión a tribunales de Estados europeos**, entre los que se incluían los tribunales de Londres, a los que se someten por defecto la inmensa mayoría de los contratos de utilización del buque.

⁽¹⁾ Texto extraído del Artículo 25.1.c del Reglamento 1215/2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Sin embargo, la salida del Reino Unido de la Unión Europea, su desvinculación de los Reglamentos comunitarios y la no aplicación de otros convenios internacionales, pone en riesgo los usos ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en el comercio marítimo internacional, dado que la inmensa mayoría de los contratos estándar llevan cláusulas de sumisión a ley y jurisdicción “por defecto” (en su mayoría a los tribunales de Londres), que podrían declararse nulas con carácter general en conocimientos de embarque, en los contratos de utilización del buque y en los contratos auxiliares de la navegación.

En definitiva, la aplicación combinada del artículo 468 más la salida del Reino Unido de la Unión Europea y el uso de los formularios estandarizados (BIMCO) hace que este artículo pudiera tener como consecuencia **remitir a los tribunales españoles no solo los casos de terceros tenedores de un conocimiento de embarque ajenos a la relación original⁽²⁾, sino potencialmente cualquier disputa relativa a contratos de utilización del buque y contratos auxiliares de la navegación.**

Es por ello que se propone aplicar en España el mismo principio que impera en el ámbito europeo para estimar válidamente prestado el consentimiento en las cláusulas de sumisión expresa, recogido en el mencionado artículo 25 del Reglamento 1215/2012:

“en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.”

Es decir, en la medida en que las condiciones formales de las cláusulas de jurisdicción se ajusten a los hábitos que las partes tuvieran establecidos entre ellas y a los usos que conocieran o debieran conocer, el consentimiento de las partes debe entenderse válidamente prestado sin necesidad de más formalidades o requisitos adicionales.

Este es precisamente el espíritu que se infiere de la normativa europea (Reglamento UE 1215/2012) y de la doctrina sentada por el TJUE en esta materia y que se sigue en la práctica internacional.

2.5. Artículo 472. Embargo por créditos marítimos.

Propuesta

“2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario.

*La cuantía de la garantía, **que como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado**, la determinará libremente el juez en atención a los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:*

a) Su porte y dimensiones.

...”

Justificación

La paralización injustificada de un buque puede causar graves daños y perjuicios a sus armadores. Establecer un importe mínimo (sin perjuicio de los criterios para determinar la cuantía de la garantía) supone en

⁽²⁾ El artículo 251 de la LNM introdujo la novedad de que “el adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje” y modificó el régimen de oponibilidad de las cláusulas de sumisión a terceros que no son parte en el contrato (el destinatario que recibe el conocimiento de embarque del cargador y los sucesivos tenedores), porque se trata de una situación que no contempla el Reglamento UE 1215/2012.

cierta medida un freno a la posibilidad de embargos abusivos o injustificados y al recurso al embargo en meros términos de estrategia.

Hay que tener en cuenta que el apartado 1 de este artículo establece que *“basta que se alegue el derecho o créditos reclamados, la causa que los motive y la embargabilidad del buque”*. Es decir, no se exige al solicitante la acreditación de dos de los requisitos tradicionalmente exigibles para decretar medidas cautelares: la apariencia de buen derecho y el peligro de la mora procesal.

En consecuencia, opinamos que además de incluir en la regulación un precepto integrador de los parámetros que debe considerar un Juzgado para fijar el importe de la garantía o caución; resulta fundamental mantener un mínimo del importe del crédito marítimo alegado.