

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Tras numerosos ensayos, borradores parciales, y una larga tarea de estudio y preparación, cuyo recuerdo resulta obligado como reconocimiento a los especialistas que la sostuvieron durante casi un cuarto de siglo, al amparo de los títulos competenciales previstos en los apartados 6, 8 y 20 del artículo 149.1 de la Constitución española, nuestro ordenamiento jurídico viene a enriquecerse ahora con una nueva Ley General de la Navegación Marítima. Sin ninguna pretensión absolutista, su texto intenta hacerse acreedor de semejante nombre, merced a su intrínseca disposición a trascender la consuetudinaria separación entre el Derecho público y privado, en aquellos aspectos que resultan imprescindibles para dibujar el marco general de referencias, y también las bases jurídicas comunes, que han de proporcionar regulación sensata y ponderada al tráfico marítimo. En ese marco se inscriben unas actividades, así como obviamente los instrumentos, vehículos y, en primer lugar, el propio medio geográfico y los espacios físicos, que hacen posible el desarrollo de toda una rica y muy compleja fenomenología, calificada por la vieja doctrina de *re nautica* y otras veces llamada por algunos *res navalis*, en claro testimonio de la predilección de aquellos tiempos por los factores objetivos como criterio delimitador de una especialidad, de los que en cierto modo esta Ley igualmente participa.

I

Inspirado en el Derecho Internacional del Mar, tal como la materia resultó configurada tras la Convención CONMAR de las Naciones Unidas, aprobada el 10 de Diciembre de 1982 en Montego Bay, su Título Primero, estructurado en diez capítulos y muy atento igualmente a los Convenios de la Organización Marítima Internacional, se ha decidido a formular, por primera vez en nuestro Ordenamiento, una regulación básica muy

completa, y sistemáticamente organizada, de la policía de la navegación. En algún caso, la disciplina interna se mantiene absolutamente fiel a sus fuentes de inspiración, como muestra el Capítulo VII, que trata “De la búsqueda y salvamento de vidas” siguiendo el Convenio de Hamburgo de 1979, y por supuesto también el VI y anterior que se ocupa “De la lucha contra la contaminación”, ya sea operacional (regulada internacionalmente por el llamado Convenio MARPOL de 1973, modificado por el Protocolo de 1978), ya se trate de contaminación por vertidos (Convenio LDC de 1972), o sea, en fin, contaminación por accidentes o accidental (de tanta significación en el caso de los hidrocarburos y específicamente regulada en la esfera internacional por el llamado Convenio de Intervención de 1969 y, en otros aspectos por el OPCR de 1990 sobre cooperación, preparación y lucha contra ese tipo de desastres). En otros puntos, sin romper tampoco esa fidelidad substancial, la Ley ha aprovechado para cumplir mandatos hasta ahora desatendidos (art. 16 de la CONMAR, al que procura ejecución la Disposición Adicional Primera del texto que se promulga) y para mejorar asimismo el tratamiento que otras normas internas anteriores habían prestado a los espacios físicos por donde la navegación se desenvuelve (Ley 10/1977, sobre el Mar Territorial, Ley 15/1978, sobre la zona Económica Exclusiva y Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Se consigue ordenar así de forma adecuada el régimen jurídico de dicha actividad, según transcurra por aguas interiores, por el mar territorial, por la zona contigua o por la zona económica exclusiva que son, en suma, las zonas españolas de navegación contempladas en esta Ley y tras de las cuales se abre naturalmente la alta mar, hasta desembocar por fin en otras zonas extranjeras de navegación. Y, de esta suerte, se entiende también mucho mejor el modo en que, a la luz de aquel Derecho del Mar, esta nueva ordenación de la Ley General de Navegación que, ocioso es decirlo, constituye obviamente simple Derecho interno, puede desplegar su

eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que se mueven o detienen en alguna de nuestras aguas. Porque, si bien es cierto que la aplicación del régimen de policía de la navegación obedece principalmente a un criterio territorial, no lo es menos que el respeto a las competencias del Estado del pabellón ha llevado al Derecho Internacional a configurar los conceptos de Estado Ribereño y Estado del Puerto, tratando de equilibrar precisamente la tensión dialéctica que media entre uno y otro criterio. En este sentido, el texto legal delimita conjuntamente el campo de aplicación de su Título Primero tanto en clave territorial (dentro de zonas españolas la Ley rige para todos los buques) como por la llamada ley del pabellón (quedan sujetos a ella los españoles, donde quiera que se encuentren), sin mengua de las especialidades reconocidas en el Capítulo X a los buques de Estado (nacionales o no) y las excepciones igualmente aplicables a simples embarcaciones y artefactos navales.

Dentro del Capítulo, regulador “Del régimen de estancia en aguas interiores y en puerto”, el principio de soberanía del ribereño determina, pues, una plenitud de competencias que, sin invadir la legislación portuaria y siempre respetuoso con los límites que reclama la correcta ordenación de intereses y bienes jurídicos muy variados (no sólo la lucha contra la contaminación, sino también en materia de seguridad, pesca, inmigración y contrabando), el texto legal viene a articular ahora sobre la inequívoca potestad española para promulgar leyes y reglamentos y ejercer las competencias judiciales y administrativas sobre todos los buques que no sean buques de Estado. Así pues, la entrada en puerto español no es un derecho del buque extranjero (aunque esa calificación esté más clara en el seno de la Unión Europea para los de sus países miembros, en virtud de la libertad de circulación de personas y mercancías consagradas en sus Tratados); y, ni siquiera la tradicional excepción internacional de no

intervención sobre buques foráneos por hechos cometidos a bordo sin efectos externos (la denominada “paz del puerto”) es capaz de exonerar a los surtos en él de cumplir nuestro ordenamiento doméstico ni alcanza tampoco a recortar el ejercicio de la jurisdicción española en materia civil y penal o las competencias administrativas de control, inspección o detención que a la misma corresponde por causa de la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente. El Capítulo VIII que trata “De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques” nos advierte a este respecto que tales medios ejecutivos, ejercitables según lo dicho por la Ley del pabellón (sobre buques nacionales) o en base a la soberanía del ribereño (sobre buques extranjeros), no se agotan en el espacio cubierto por las llamada aguas interiores. Es cierto que el viejo postulado de Hugo Grocio sobre la libertad de los mares ha nutrido una actitud permisiva reflejada en el derecho de paso inocente por el mar territorial (ampliamente regulado en el Capítulo IV); y no lo es menos que en la zona contigua –que se solapa con la Económica Exclusiva- la competencia del Estado ribereño es meramente funcional (solo alcanza a las materias concretamente enumeradas) y, si se quiere también subordinada (las competencias sólo entran en juego cuando se ha conculcado o pretende conculcarse su ordenamiento). Pero es cosa pacífica que esto último permite las medidas de fiscalización precisas para prevenir todo tipo de infracciones (aduaneras, sanitarias o de inmigración) o evitar expolios (retiradas sin autorización de objetos arqueológicos), al tiempo que deja paladinamente claro que ese paso inocente no cubre –salvo averías o dificultades graves- el fondeo o la detención y, por supuesto, nunca puede canonizar el comportamiento ofensivo (espionaje, actos hostiles, etc.) al amparo del uso inocuo de esos espacios.

En materia “De seguridad de la navegación” la Ley deja para el Título siguiente la de carácter endógeno o vinculada al estado satisfactorio del buque y concentra en el primero, ahora comentado, la de carácter exógeno, es decir la propia de los peligros del mar, que regula siguiendo los patrones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Capítulo V). Y al ocuparse “ De las remociones” deroga el artículo 107 de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, aprovechando para revisar toda esta materia, desde la definición de la figura, que identifica con las extracciones de interés general, a la declaración el carácter privilegiado de los créditos públicos que por esa causa se generen, contemplando especialmente la remoción de buques o bienes no identificados.

II

Entre los factores objetivos referidos al principio, ocupa un puesto central el estatuto jurídico del buque, vehículo cuya noción asienta firmemente la Ley, prescindiendo del dato de la autopropulsión, sobre una primera nota de destinación a la navegación, capaz, no obstante, de cubrir también situaciones estáticas transitorias (buque en construcción, fondeado, varado, en desguace), pero manifiestamente excluyente de los artefactos navales, caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas. A la nota de inherente movilidad que caracteriza al buque se suma luego, incluso como más decisiva, la capacidad que tiene dicho vehículo para el transporte de personas o cosas a todos los fines, con lo que consigue superarse de este modo lo que se ha llamado una constelación plural de “dualidades” varias (buque público-privado; civil-militar; mercante o de recreo, deportivo o científico). En todo caso, cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros o carezca de cubierta corrida se calificará de simple “embarcación”, pudiendo configurarse incluso las más

pequeñas como “unidades menores” por vía reglamentaria (si ello fuera conveniente), siempre que se trate efectivamente de vehículos propiamente dichos. A su vez los artefactos navales referidos, caracterizados tanto por su falta de destinación a la navegación cuanto por su flotabilidad, se diferencia de las obras o construcciones fijas, es decir de las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas y de las instalaciones portuarias, que aún pudiendo sustentarse total o parcialmente mediante flotación, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código civil. Asimismo, el requisito adicional de aptitud para albergar personas o cosas, que se predica para los artefactos, deja fuera del concepto a las boyas, balizas y demás pequeñas artificios flotantes generalmente utilizados para la seguridad de la navegación o la señalización de la pesca. En cualquier caso, la característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que aconseja procurar a éstos un régimen substantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.

No se olvide además, a la hora de afinar las distinciones que, por su propia naturaleza, buques y embarcaciones son cosas compuestas más o menos sofisticadas, pero siempre nutridas de sus partes integrantes y de las pertenencias que incorporan por destino (no son lo mismo los meros accesorios, excluidos en principio de los negocios jurídicos que tienen el buque como objeto). Combinación de cosas simples que, mediante ese proceso de integración, darán nacimiento a una *res nova* que no pierde su identidad, como decía Alfeno, aún cuando, tras sucesivos cambios, no quede del original ni una sola tabla. Si a esas transformaciones materiales añadimos cambios jurídicos –inequívocamente mucho más importantes en la vida del tráfico-, se comprende la necesidad de procurar identificación a esos vehículos y, sobre todo, de que deba quedar constancia pública de las

relaciones que soportan en su innata condición de bienes muebles de significativo valor económico; lo que, unido a su carácter registrable, hace asimismo jurídicamente posible su hipoteca (del buque íntegro, que no de cuotas indivisas), sin violentar una calificación natural de cosas muebles que ahora la Ley les restituye sin reservas, igual que les devuelve el reconocimiento de situaciones estables de titularidad compartida (copropiedad del buque) que, en los casos de falta de dedicación de la cosa común a una explotación mercantil, quedará sujeta directamente al régimen general, sin otra especialidad que la recogida en la propia Ley para reglamentar los derechos de adquisición preferente (en especial el tanteo que se regula *ex novo*).

No es necesario, por tanto, insistir mucho más en la trascendencia de un sistema de publicidad que los buques comparten parcialmente con embarcaciones y artefactos, si bien éstos y aquéllas no están sujetos, en cambio, al régimen de documentación ni tampoco a los inspecciones de seguridad y certificados de clasificación previstos para los propiamente dichos. La referida publicidad del buque es tan crucial en el tráfico patrimonial que la Ley se ha preocupado de puntualizar de modo cuidadoso el diferente significado que cumple la inscripción en aquel Registro de Bienes Muebles (Sección de buques) y la constancia de éstos con sus circunstancias en la Oficina de Matrícula, según la nueva denominación que la Ley viene a conferir ahora al antes llamado Registro de Buques y Empresas Navieras. Cambio de nombre con el que quiere ponerse de manifiesto la muy distinta función atribuida a uno y otro, quedando reservado para el Registro de buques (articulado con estricta fidelidad a los principios hipotecarios) los efectos jurídicos inherentes a la publicidad material de titularidades y gravámenes, frente a la significación típicamente administrativa de la referida Oficina. En este contexto hay que situar la

norma sobre adquisición de la propiedad, de cuyas modalidades la Ley sólo articula (con carácter dispositivo) el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa. Aquél impone como novedad la escritura pública si el contrato quiere inscribirse en el registro, regulándose el tema principal del paso de la propiedad y de los riesgos según las prácticas contractuales más difundidas en el tráfico; para la compraventa, la Ley se conforma con un principio de prueba por escrito (aunque registro y titulación pública sean precisos para su eficacia respecto de terceros), manteniendo en materia de riesgo de la venta la tradicional concepción marítima, de signo contrario a la civil, y prestando muy especial atención a la interferencia que la del buque puede producir sobre los contratos de utilización en vigor: porque la buena fe impone a este respecto deberes informativos para con el comprador del buque a las que la Ley conecta un efecto subrogatorio sobre el fletamento y los contratos de alquiler que no se producirá en el adquirente en caso contrario, aunque tal omisión genere las responsabilidades correspondientes frente a dicho comprador y a las otras partes de los contratos de utilización.

Erraría, sin embargo, quien pretendiera ver en esta restauración solo parcial de reglas tradicionales y en la articulación de la especialidad, siquiera de modo orientativo, *ratione materiae*, un obsequio trasnochado a las famosas notas definidoras del “particularismo” de un Derecho que, en palabras del primero de sus muchos glosadores, había llegado hasta las puertas de la Codificación en parecidos términos a los que los viejos usos y costumbres de la mar vinieron a sancionar soluciones jurídicas nacidas en la práctica de los primitivos pueblos navegantes. Lejos de ello, la Ley da testimonio de lo contrario en este mismo Título, prescindiendo definitivamente de alguna pieza arqueológica (préstamos a la gruesa ventura o riesgo de nao) para asentar firmemente el crédito marítimo sobre

un sistema de privilegios muy simplificado y que han quedado drásticamente reducidos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio de 1993. La Ley lo hace suyo –a pesar de la falta de incorporación formal a nuestro ordenamiento-, convencida de su superioridad y de que coordina mejor el régimen de preferencias dignas de merecer esa prelación con el rango de una hipoteca naval abierta ya no sólo a los buques propiamente dichos (construidos o en construcción) sino también, de modo progresivo, a las embarcaciones y artefactos. Así pues, de aquellas viejas notas –tan caras a la doctrina francesa tradicional- la Ley solo mantiene la de universalidad, en el sentido de acoger las soluciones internacionalmente más difundidas y mejor acrisoladas, lo que –en el único punto del régimen de privilegios en que su texto se separa del Convenio – la ha llevado a extender la garantía para los créditos salariales de génesis dudosa a todos los buques gestionados de forma unificada.

III

Idéntico propósito modernizador preside la renovación del régimen de los sujetos de la navegación, empezando por la figura del naviero, que no excluye –pero sí desplaza a un plano claramente secundario- la del propietario del buque. Diferencia manifiesta en la distinción entre la simple cotitularidad del buque y el verdadero condominio naval, aunque ni la una ni el otro generen un sujeto nuevo; pues aquella cotitularidad estática se relega por la Ley a simple presupuesto, en lo demás irrelevante, para la articulación del régimen típico de un condominio que, sin inventar tampoco presunciones aventuradas de “sociedad” o compañías dudosas, su texto prefiere articular sobre la referida condición de naviero, situando tal atributo en cabeza singular de los condóminos. Y, si aquel presupuesto no falla (en otro caso la Ley instituye una especie de derecho de separación del partícipe disconforme que no se parece nada a la *actio communi*

dividundo), y mientras el buque no se venda (para lo que se pide en garantía de todos el procedimiento de subasta), su explotación mercantil en común bajo un régimen de mayoría es bastante para calificar la relación como algo distinto a la copropiedad y a quienes la protagonizan como verdaderos navieros. En este caso, pues, comercialidad y maritimidad van juntas; pero no sucede exactamente lo mismo para los restantes explotadores individuales y compañías en sentido estricto, que merecerán la calificación de navieros por la dedicación del buque a la navegación, sea cual fuere el fin que la preside; aunque tampoco tendrán esa condición de navieros respecto de los buques propios que no exploten. La idea de que no se puede ser naviero sin ejercicio y la de que para serlo no tiene que ser éste una empresa mercantil es importante porque tiene consecuencias de régimen. Así es porque el naviero (propietario o no) se inscribe en el Registro de buques; pero sólo el comercial accede al Registro mercantil, por ser además empresario.

La Ley entiende que quien utiliza el buque como naviero es el primer interesado en inscribirse como tal en los registros que procedan; pero es consciente también del interés del propietario de un buque que no lo dedica directamente a la navegación en permanecer indemne y resultar inimputable respecto de unas consecuencias y responsabilidades que son para él *res inter alios acta* y derivan de una utilización a la que es totalmente ajeno. Por esa razón la Ley faculta al simple propietario para solicitar la inscripción como naviero de quien verdaderamente posee y utiliza el buque, para no tener que afrontar personalmente semejante responsabilidad. La idea es, pues, que corresponde exclusivamente al naviero hacer frente a los actos y omisiones de la dotación del buque y a las obligaciones contraídas por su capitán, cuando concurren las circunstancias en dicha ley previstas. Esta regla tiene muy pocas excepciones, derivadas

principalmente de la necesidad de dar cumplimiento a normas internacionales que, por razones prácticas, endosan esa responsabilidad al propietario, aunque no sea naviero, imputándola, junta o separadamente, al uno y al otro. Y adviértase que excepción técnicamente no es, por el contrario, la prevista en el ámbito de la navegación deportiva o de recreo, donde quien aparezca inscrito como dueño en el Registro de Buques o en la Oficina de Matrícula viene considerado *ex lege* como naviero, sin posibilidad de prueba en contrario; con la consecuencia de que siempre es el propietario el que responde. Cuando falta la inscripción en el caso de los buques propiamente dichos esa presunción existe también; pero no es absoluta y admite prueba en contrario, que, sin embargo y si llega a materializarse, no perjudicará a terceros de buena fe.

Dejando a un lado ya el estatuto del principal, puede decirse que la preocupación por coordinar normas administrativas y mercantiles aplicables al personal marítimo, un lógico respecto al Derecho del Trabajo, por causa de la creciente dimensión laboral del régimen propio de la tripulación y, una vez más, la aceptación de un universalismo legítimo, son las ideas que explican el sistema acogido por la Ley al articular la disciplina de las demás personas que intervienen en la navegación; porque universal es efectivamente la vigencia del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar, de 1978, con las importantes modificaciones que le procuró su reforma en 1995. Conocido como Instrumento STCW 78/95, su influjo se deja sentir tanto en la materia tocante a dotaciones mínimas de seguridad como en aquellos otros temas que la Ley llama “De la titulación, certificación e inspección”. Esta última parte de la disciplina se mira con especial atención en los casos de buques de mayor riesgo (químicos, petroleros y navíos para transporte de gases); aquella se ordena de acuerdo con un principio de libertad, abierto a la

contratación de tripulantes extranjeros que, por razón de otras funciones y responsabilidades profesionales más altas no alcanzan a los mandos del buque.

Pero, entonces ya no hablamos de la tripulación en sentido estricto sino del más amplio concepto de dotación, entendida como el conjunto de todos los individuos embarcados bajo contrato de enrolamiento (“de capitán a paje”, según la expresión del Código derogado, que la Ley no ha podido mantener por falta de actualidad, no obstante su insuperable eufonía), dotación que en aquel segmento superior estaba reclamando hace tiempo una profunda modernización. No ya ciertamente para eliminar defectos episódicos, como la obsoleta regla de sustitución en el mando a favor del contra maestre, sino, sobre todo, para poner al día el estatuto del capitán que, tiempo ha, dejó de ser igualmente “el único señor a bordo, después de Dios”, despojado para siempre de funciones comerciales propiamente dichas, en cierto modo también de sus cometidos en asuntos específicos del Registro civil que la legislación correspondiente regula (nacimientos, matrimonios y decesos a bordo), y aún de otras funciones públicas que, junto con las anteriores, nutrían la estampa romántica que de tan importante personaje nos había legado aquella dilatada etapa histórica en la que el aislamiento y la lejanía hicieron del tráfico marítimo modelo y paradigma del llamado “transporte autárquico”. Frente a esa imagen desaparecida, la Ley dicta una norma importante hoy (por el referido cambio de papeles) en un ámbito en el que la naturaleza de los riesgos están cambiando profundamente y que se dirige precisamente a garantizar la libertad profesional del capitán para tomar decisiones autónomas en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Olvidando, por otro lado, viejas construcciones sobre “accesibilidad abstracta” o “concreta” del capitán respecto del naviero, en punto a la tradicional función

representativa de aquél, la Ley se limita a recoger de forma sintética y clara el poder que ostenta para actuar en lo que concierne al interés del buque, sancionando la legitimación activa y pasiva que disfruta dicho capitán a fin de comparecer, en su caso, en todos los procedimientos judiciales y actuaciones administrativas que reclamen su presencia por causa de relaciones jurídicas surgidas con ocasión de la navegación o explotación del buque. Y, bajo semejantes patrones, intenta resolverse igualmente, pero haciéndolo de manera más clara, el debatido asunto de la responsabilidad del naviero (insistimos, no la del propietario que no lo es) por los actos ilícitos del capitán frente a terceros en ese mismo contexto de la navegación (tanto si son de origen contractual como extracontractual), regulándose, en fin, la “protesta de mar” como instrumento probatorio exento de formalismo, e igualmente con alguna preocupación tuitiva no sólo de terceros sino también del propio capitán, obligado a dejar constancia en el Diario de Navegación de los acontecimientos ocurridos durante el viaje y a certificarlos luego de forma igualmente unilateral en la protesta referida.

IV

Según se habrá advertido por lo que llevamos dicho, la Ley no se abstiene de tomar postura donde le corresponde; pero, como no es su propósito procurar munición a guerras de intereses ni a querellas dogmáticas, concentra su atención de modo preferente en procurar solución equitativa a los problemas que ofrece el tráfico marítimo, tratando de dar a cada uno lo suyo. Y en un mundo en el que la eficiencia económica pretende arrogarse el monopolio de decidir sobre buenas y malas prácticas, la Ley se ha decidido a recuperar su irrenunciable fuero para recordar a todo el mundo que el Derecho tiene también su propia eficiencia, orientada

a la erradicación de contradicciones y antinomias, a no perder de vista *id quod plerumque accidit* para no convertir excepciones en reglas, a procurar solución equilibrada a los conflictos de intereses, situando el imperio de la Ley allí donde los más desinhibidos preferirían acaso ver entronizada la ley de la jungla, y consciente siempre de que los límites para la autonomía de la voluntad no deben llegar nunca más allá de lo que reclama la ordenación justa del sector, sin desincentivar la industria más de lo necesario. Ideas todas muy simples, pero sin las que sería imposible entender la disciplina dispuesta por el texto legal en relación con los contratos de utilización del buque. Y dado que la eficiencia es solo la medida de correspondencia entre fines y medios, y por tanto nunca un valor en sí, progresando hacia esos territorios valorativos de su exclusiva incumbencia, la ley se ha decidido a articular un sistema muy meditado de esos contratos de utilización, absolutamente persuadida de que a diferencia de lo que en ese plano ético-valorativo nos dicen las obras españolas más recientes sobre la ordenación de la convivencia, en el sector que nos ocupa no es verdad que dicha ordenación deba moverse desde el modelo del “contrato” (guiado por la desconfianza y el interés) hacia el modelo de las “alianzas” (guiado por la cooperación y el altruismo); porque, en el mundo marítimo, lo que unos y otros grupos económicos no aciertan a conseguir en beneficio propio por vía contractual suelen buscarlo por vía de “conferencias” y alianzas estratégicas. De ahí la importancia de que la Ley ordene correctamente la materia referida, ofreciendo al mismo tiempo estructuras negociales no cerradas, que permitan su adaptación a las combinaciones del porvenir, y ayudando de ese modo a superar conflictos de intereses, disquisiciones escolásticas y controversias de cualquier otro signo; en definitiva, procurando cumplir su misión como “tratado de paz entre fuerzas rivales”, por decirlo en frase de Ripert, y contribuyendo así a la realización del Derecho como proyecto ordenador colectivo de vocación duradera.

Para ir a la médula de la regulación del Título referido, en lo que toca a la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas, el texto opta por un régimen de responsabilidad que se inspira, como es patente, en el recogido por las Reglas de Hamburgo de 1978. Se ha estimado que ya no tiene sentido mantener por más tiempo el régimen vigente, fundado a su vez en las Reglas de La Haya-Visby, y hoy carente de parangón en la ordenación jurídica del transporte en cualquiera de sus restantes modalidades. Por ello, se ha establecido un régimen general de responsabilidad del porteador fundado en la culpa presunta (salvo para el caso de incendio), que pone sobre dicho transportista la carga de probar el fortuito como criterio exonerador de responsabilidad. Principio generalizado en todos los demás textos legales reguladores del transporte por otros medios, nacionales o uniformes, que ninguna pretendida especialidad marítima ni exacerbado o moderado “particularismo” podía lícitamente obviar y que, sin necesidad de recurrir a otros estudios empíricos (que existen y han ayudado a corregir la alegación de un perjuicio competitivo no demostrado), es comparación suficiente por sí sola para cerrar definitivamente la puerta a una exoneración por faltas náuticas, como residuo ya insostenible de una ordenación histórica superada y progresivamente abusiva, en la medida en que los riesgos del transporte marítimo se han ido aproximando definitivamente a los del transporte en general. Pero, de acuerdo con la idea de equilibrio antes adelantada, ese régimen de responsabilidad por daños al que acaba de hacerse mención, solamente reviste carácter de *ius cogens* (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada y por ello están más necesitados de protección legal, en su condición de parte

más débil; pero, si ese transporte se plasma en póliza de fletamento, entonces se reconoce el carácter derogable del régimen legal, dada la similar posición de igualdad que en su negociación disfrutaban fletadores y navieros, con la consecuencia de que pueden ser válidas, por tanto, las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que, con los límites conocidos, lleguen a pactarse entre ellos. Por lo demás, y, a la vista de la moderna tendencia jurisprudencial española a obliterar ese significado contractual específico mediante la aceptación de acciones de tipo extracontractual, la ley se ha decidido a blindar el régimen establecido, siguiendo también la orientación más moderna del Derecho uniforme en la materia.

Ningún otro Título de esta Ley –excepto el seguro marítimo– ha merecido reflexión más dilatada que el ahora comentado, ni ha pasado por la mirada crítica de tantos observadores heterogéneos como se han sucedido a lo largo de un prolongado proceso de gestación del que esta parte fue uno de esos proyectos parciales especialmente considerado y atendido. Para ahorrar detalles, baste recordar que ni una sola de las soluciones recogidas en el texto se separa de las acogidas por la práctica usual, cualquiera que sea el modelo conceptual y orgánico que de esos contratos se tenga. Por consiguiente, cuando decimos que su diseño ha sido muy meditado queríamos referirlo, primero de todo, a la toma de postura que la Ley adopta en la configuración del fletamento como genuino contrato de transporte que, desde la doctrina de Hevia Bolaños hasta la primera y más autorizada revisión por la española actual de los formularios del *Time Charter* para entroncar esta modalidad del fletamento en el sistema de los contratos de utilización del buque, constituye un obsequio al realismo del que era imposible abdicar. No solo porque, atendiendo a lo que más frecuentemente sucede esa ecuación (fletamento igual transporte)

se cumple casi al cien por cien bajo la muestra estadística más exigente que imaginarse pueda, sino también porque cuando no es así el pretendido fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo empírico del transporte como producto de una división social del trabajo en la que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, un viaje marítimo, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado (tampoco tiene que ser otro). A eso se reduce empíricamente el servicio económico de transporte, aunque el Derecho, atendiendo una vez más al *id quod plerumque accidit* añade luego, a esa prestación y responsabilidad *ex contractu* una ulterior tipicidad *ex recepto* que impone un cuidado de la mercancía, innecesario cuando los cargadores iban a bordo o cuando el desplazamiento no es para ese fin. Pero, siendo el tráfico de mercancías la regla y lo demás la ínfima excepción, el legislador hace bien en articular la disciplina del transporte como lo hace. Lo insensato sería convertir la excepción en regla, en base a la existencia de fletamentos residuales en la vida del tráfico, en el mundo de los negocios y el funcionamiento global de la economía. Así debe ser incluso aunque con ello sufran las convicciones de los puristas de la doctrina de la causa negocial, entendida como requisito separado del contrato, que es, por cierto, una inquietud que la Ley también comprende, estableciendo en consecuencia especialidades de régimen cuando son necesarias bajo el tipo legal unificado (fletamentos por viaje, fletamento por tiempo y traslado de mercancías bajo conocimiento) y, por supuesto, dejando fuera de ese tipo legal único de fletamento la contratación de buques a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos) a las que aplica simplemente las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición del buque, concretamente).

A decir verdad con esto sería bastante para entender la arquitectura de la Ley, aunque tampoco ha sido ajena a ella la idea de que las combinaciones negociales no están agotadas y cuando alcancen tipicidad propia suficiente merece la pena sancionarlas, como ahora hace su texto con el pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte) y, primero de todo, con el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula, según igualmente se anticipó, siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios. Y al final bien puede suceder –aunque ciertamente ese momento no haya llegado todavía-, que, si la evolución jurídica prosigue en la línea antiformalista y de ruptura de la tipicidad de los negocios, que marca el avance hacia sistemas de contratación que intentan ser conjuntamente más libres y más equitativos, nos resulte más complicado, a la postre, mantener la causa como un requisito autónomo del contrato, cada día más difícil de separar de la expresión bilateral del consentimiento.

V

Antiformalismo, crisis de modelos y progreso de la libertad de contratación son también los presupuestos que han colaborado igualmente a proporcionar nueva tipicidad a lo que la Ley llama ahora contratos auxiliares de la navegación y que su texto regula incorporando los patrones que ha ido generando la vida del tráfico, (formularios de la BIMCO para el de gestión naval) o las normas internacionales (Convenio de 1991 sobre Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte), procurando centrar su atención, como siempre conviene, en la definición del régimen de una responsabilidad, en la mayoría de los casos construida desde los modelos mercantiles mejor conocidos de la comisión o de la

agencia, a las que la Ley recurre como prototipos principales de los contratos de gestión de intereses ajenos.

En el caso de la gestión naval se trata entre otras cosas –aunque no sólo- de proporcionar auxilio profesional a quienes, como les sucedía a Monsieur Jourdain con la prosa, tras devenir propietarios se han convertido en navieros sin saberlo, permitiéndoles de ese modo que contraten un experto para que se ocupe de la gestión comercial, náutica, laboral y aseguradora del buque. Pero en el caso de que este gestor naval –que nada tiene que ver con el de igual denominación del viejo Código de Comercio- calle el nombre de su principal al celebrar los contratos, la Ley entiende que tiene que responder solidariamente con él, responsabilidad solidaria que, además, es precisamente la regla en el plano de las relaciones extracontractuales. Como sucede con el mismo naviero, tal responsabilidad puede limitarse y también cabe esa limitación en el contrato de manipulación portuaria, cuya especialidad radica en el carácter inderogable del sistema de responsabilidad establecido en beneficio de los usuarios de empresas de carga y descarga o terminales de transporte, que, en la prestación de sus servicios, quedan sujetas a responder por culpa presunta, aunque en compensación ahora tienen también expresamente reconocido un derecho de retención en tanto no se les pague lo que se les debía. En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque y naturalmente salvo que oculte el nombre del naviero, en cuyo caso responderá también solidariamente con él. Por lo que se refiere en fin al practicante, que más allá del asesoramiento impone una actuación interactiva con el capitán (a quien corresponde la decisión última) y aún con la propia tripulación, la Ley considera como culpa exclusiva del práctico la producida en todos aquellos

aspectos que de él también exclusivamente dependen (inexactitud, omisión del asesoramiento necesario, o falta de apoyo técnico debido), imputando, por el contrario, al capitán la falta o defectuoso seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar las insuficientes (que debe complementar) o descartar las erróneas (que está obligado a corregir); y, dada la frecuente confluencia de culpas compartidas, la Ley quiere también que, cuando concurra falta del capitán o la tripulación del buque, su naviero quede sujeto a soportar los daños propios y venga obligado a resarcir igualmente los ajenos, aclarando el texto legal que todos los sujetos imputables (naviero, capitán, práctico e incluso la Administración) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas.

VI

Al regular el Título llamado “De los accidentes de la navegación”, la Ley empieza por ocuparse del abordaje, inspirándose fundamentalmente en el régimen establecido por el Convenio de Bruselas de 1910, es decir, responsabilidad por culpa probada, exclusión del fortuito, y graduación de las efectivamente producidas –que nunca abarcarán las relaciones contractuales entre las partes de un contrato de trabajo, pasaje o fletamento– cuando esas culpas tienen naturaleza compartida. En esta situación, siguiendo nuestra propia tradición y pensando en una mayor protección de los terceros, la Ley declara la responsabilidad solidaria de ambos navieros frente a ellos, en todo su alcance y no sólo (como en el referido Convenio) por daños personales. Y además, saliendo al paso de otras dudas interpretativas manifestadas en nuestra reciente jurisprudencia, extiende el ámbito de aplicación de esta normativa especial a los procesos penales o

administrativos en que se exija una responsabilidad patrimonial como subsidiaria de la penal o disciplinaria, pues la regulación material de estos asuntos no puede variar por el simple hecho de que la responsabilidad sea exigida por uno u otro cauce procedimental.

En materia de avería común, la inspiración del texto positivo la ofrecen las Reglas de York y Amberes. Pero estas no son autosuficientes (por eso se regula el derecho de retención de los efectos llamados a contribuir o la prescripción de las acciones) y, lo que es mucho más importante, tampoco respecto de la más venerable –al tiempo que pervertida- de las instituciones marítimas podía el legislador dejar de tomar postura decidida a favor de los principios reguladores más sanos, frente a una práctica ya excesivamente empírica y de notoria laxitud. Por esa razón se suprime la contribución misma (que no el acto de avería que sigue declarando el capitán) cuando en la causación del peligro ha mediado culpa de alguna de las partes intervinientes (única que soportará los daños); y, a la hora de justificar la actuación libre del capitán, la legitimidad viene sólo de la búsqueda de la “salvación común”, sin que otro “beneficio” cualquiera (común o no tanto) pueda servir de excusa absolutoria para sanar este peculiar acto jurídico, de otro modo ilícito. La liquidación de esas averías comunes se efectuará, como es normal en la práctica, por un liquidador privado designado por el naviero; pero se ha previsto naturalmente un procedimiento ad hoc para los casos en que no se logra acuerdo de los interesados sobre este punto.

Respecto del salvamento marítimo las innovaciones son numerosísimas en la Ley, que sigue con bastante fidelidad el Convenio de 1989 (tampoco ratificado todavía por España), al tiempo que su texto se ha decidido además a atribuir a la jurisdicción civil el conocimiento de las

correspondientes reclamaciones (salvo los casos de bienes que se encuentren abandonados en la mar y sean de propiedad desconocida). La articulación de un concepto omnicomprendivo del salvamento (aunque no lo es el realizado en aguas continentales no marítimas), la clara habilitación del capitán y naviero para celebrar convenios al respecto, y la modificación de la regla tradicional de que el deudor del premio del salvamento lo es el naviero, para dar entrada a las restantes partes obligadas, son mejoras técnicas importantes, pero que no alcanzan, sin embargo, la trascendencia rupturista que supone la aparición del interés público en la conservación del medio ambiente, como elemento operativo a tener en cuenta tanto por los auxiliados como auxiliadores, y que puede además ser un factor para incrementar el premio a percibir por los últimos cuando ese salvamento evita o reduce el daño medioambiental. El reconocimiento de la figura de la “compensación especial”, para incentivar operaciones que de otro modo podrían no llegar a emprenderse por falta de recompensa, y el reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin mengua del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, son las novedades más llamativas de la disciplina promulgada.

En otros dos capítulos del mismo Título se regula el naufragio o hundimiento de buques (pero a los solos efectos de determinar la situación de los bienes afectados, el derecho de propiedad sobre los mismos, y el régimen de unas extracciones que se someten a la autorización administrativa correspondiente) y se procura también un régimen para la contaminación marítima. Definida esta última con gran amplitud, para cubrir supuestos directos o indirectos de introducción por los buques dentro de las aguas navegables de ciertas substancias o formas de energía peligrosas para la salud humana o para los recursos medioambientales (lo que se configura como un supuesto de responsabilidad cuasiobjetiva del

naviero del buque o del titular del artefacto que la causa y compensada por la exigencia del correspondiente seguro obligatorio), el régimen de la Ley está calcado sobre el existente en los textos internacionales aplicables a la contaminación por hidrocarburos o productos peligrosos (especialmente el llamado “CLC”) y supone, por tanto, la extensión de los mismos principios a unos supuestos de contaminación que no están expresamente contemplados en aquel plano internacional.

Asimismo, no puede ignorarse la pertenencia de España al ámbito comunitario europeo lo que conlleva mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina. Esto nos lleva a hacer plenamente aplicables a los supuestos regulados en este Título los principios medioambientales incluidos en el artículo 174 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, en su versión consolidada, lo que viene a significar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques para dificultar los procesos de contaminación, y con una atribución de responsabilidad a quien la causa de acuerdo con los principios “prevención en la fuente” y “quien contamina paga”.

VII

Al ocuparse “De la limitación de la responsabilidad” del naviero, la Ley se ha decantado por una línea de simplificación de regímenes anteriores –internos e internacionales- bastante más confusos, apoyándose directamente en el Convenio revisado sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo (LCMC 76/96). El llamado sistema de baremo o tarifa, que en él se sigue, no presenta mayores dificultades de aplicación y ofrece superior seguridad jurídica, hasta el punto de que la Resolución de 19 de marzo de 2001 de la

Conferencia Internacional sobre Responsabilidad insta a todos los Estados a que ratifiquen dicho Convenio. Como la Ley que ahora se promulga no puede, ni tampoco lo pretende, derogar los anteriores, de 1926 y 1957, su texto ha preferido transformar aquel modelo de elección en norma interna, tomándose el trabajo, por otra parte, de articular su contenido según el cuadro de conceptos jurídicos y terminología propios de nuestro Derecho.

Con excepción de artefactos navales, la limitación de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento, cuyo fundamento es mayormente objetivo (al referirse solo a determinados créditos), y que no genera por cierto, presunción ninguna de responsabilidad al esgrimirlo. Los navieros podrán pedirla, optando por la global de este Título o las específicas que puedan asistirle por causa de contratos de utilización del buque (como porteador de mercancías o como transportista de pasajeros) o bien por razón de otros convenios específicos. Los créditos susceptibles de amparar la limitación se definen positiva y negativamente en este Título y en el capítulo siguiente del mismo se establecen las sumas máximas y las reglas principales para ese ejercicio del derecho, sustituyéndose la de prorrateo en caso de concurrencia de diferentes acreedores, a fin de dotar de prelación absoluta a los créditos de titularidad pública relativos a daños al demanio marítimo o portuario. La articulación de los fondos de limitación, que han de procurar efectividad a esta regulación, sirve de cierre a la disciplina.

VIII

En el tratamiento “Del seguro marítimo”, de tanta raigambre en nuestro Derecho, ha seguido la Ley, sin embargo, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, tomándose una vez más

el trabajo de articularlos bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida de antemano por las comunitarias sobre “Seguros de Grandes Riesgos”, obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes; y, en cuanto a su ámbito de aplicación este seguro cubre los “propios de la navegación marítima”, presumiéndose concluido siempre el contrato por quien resulte ser titular del interés (a diferencia de lo que sucede en el seguro terrestre ex art. 7 de su Ley reguladora) y, en los seguros de cascos, se tiene también como “estimado” el valor asegurado que figura en la póliza. Por otro lado, la validez del seguro múltiple no depende de que venga concertado por un mismo tomador y en relación al coaseguro la Ley establece de forma clara la plena legitimación procesal del cabezalero o “abridor” de la póliza para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores.

Los riesgos asegurados se delimitan por vía de pacto, aunque no cubren, salvo que dicho acuerdo inter partes concorra, los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa del asegurado (el dolo nunca queda cubierto, y, a estos efectos de la culpa del asegurado incluye la de las dependientes en tierra, a quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). Naturalmente tienen reglas propias los contratos de seguro celebrados sobre “buenas o malas noticias” así como los contratados con posterioridad a la terminación del riesgo o producido ya el siniestro, haciendo depender la Ley su validez del estado subjetivo de conocimiento que de todo ello tengan las partes.

Al tomador corresponde el deber de declaración exacta, que en el caso de embarcaciones de deporte o recreo (no así en los buques mercantes

propriadamente dichos) se ha de acomodar al artículo 10 de la Ley de Contrato de Seguro, regulando la de Navegación la consecuencia de la inexactitud o reticencia en todos los casos. Al asegurador compete, por su lado, indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que (acogiendo una petición legítima de los aseguradores) la ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora, para ahorrarles una *damnosa hereditas*. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías, posibilidad que la ley ofrece, considerando de especial interés los efectos beneficiosos de los procedimientos amigables.

En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la Ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del naviero, que sigue la estela marcada por la Ley de Contrato de Seguro y que se articula además como disciplina supletoria en los supuestos en los que la propia Ley General de la Navegación impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que señaladamente tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y también es la que atañe al porteador marítimo por daños a los pasajeros.

La Ley sanciona, con carácter esta vez indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar; pero, a esa reclamación del perjudicado podrá oponer el asegurador, por su parte, las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del Título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido, por la suya, frente al perjudicado reclamante.

IX

Particular interés reviste el último Título de la Ley que trata de las “Normas procesales”, por más que algunas de sus piezas ya recordadas (liquidación de la avería gruesa en sede de jurisdicción voluntaria) y otras por recordar (procedimiento de interdicción del pago y amortización de conocimientos de embarque destruidos o extraviados, que se inspira en la disciplina de la Ley Cambiaria y del Cheque) no hacen suponer un uso frecuente. Seguramente lo tendrá mucho mayor el expediente de depósito y venta de mercancías y equipajes en caso de falta de pago de flete, del precio del pasaje u otros gastos conexos, que es materia ya conocida y que ahora la Ley se limita a actualizar con una puesta al día de la normativa de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, puntualizando los requisitos de la solicitud, la competencia del Juez del lugar donde el transporte termina, y las fases a seguir (requerimiento de pago, verificación del depósito), hasta la ejecución de una venta cuyo importe se destina a satisfacer en primer lugar los gastos del procedimiento y después los que se reclaman. Y, ya que de venta hablamos, superior relevancia reviste la judicial del buque, que la Ley regula siguiendo los pasos del Convenio de Privilegios e Hipotecas de 1993, articulándose como una especie de “purga” respecto de todos los gravámenes que sobre el mismo pudieran pesar, naturalmente basada en un adecuado sistema de publicidad y notificaciones –que en el caso de hipotecas al portador y privilegios de titular desconocido sólo son posibles a favor de quienes hubieran comunicado la existencia del crédito- para que todos los interesados puedan hacer valer los suyos y aún eventuales tercerías de mejor derecho antes de proceder a una enajenación que ahora puede prescindir de la subasta y gestionarse directamente por persona especializada y conocedor del mercado, de acuerdo con la nueva LEC. Pero también se ha recordado a menudo que la Ley busca siempre el equilibrio

de intereses, y, en este ámbito, los acreedores privilegiados pueden encontrarse con que, del lado contrario, el naviero esgrime la limitación de responsabilidad, entrando en juego entonces estas nuevas reglas procesales, a fin de subsanar problemas interpretativos, pero, sobre todo, colmando las deficiencias existentes en materia de constitución del fondo de limitación y su reparto entre los acreedores limitatarios, poniendo fin de ese modo a las discusiones existentes en el momento actual acerca de la posibilidad de invocar la limitación sin constituir de modo paralelo el fondo correspondiente.

La parte más importante de este Título, construido con el máximo respeto a la tan repetida Ley de Enjuiciamiento Civil (de la que sólo se aparta el texto de la General de la Navegación en aquello que constituye especialidad marítima indeclinable o exigencia de alineamiento con otros Convenios internacionales), es sin duda ninguna el Capítulo I, tocante al embargo preventivo de buques. Las dos razones han influido en el tratamiento que al mismo da la Ley, tanto por su especificidad frente al modelo ordinario como en aplicación del Convenio sobre embargo de buques de 1999, que una vez más, intenta pasarse por el tamiz de nuestros conceptos jurídicos, regulando *ex novo* sólo aquello que el referido Instrumento Internacional ha dejado en manos de la legislación interna. La regulación establecida asegura lo que más importa, es decir, la detención efectiva del buque (por conducto de la Capitanía marítima), sin necesidad de acreditar el *fumus bonis iuris* ni el *periculum morae* (que se presume), remitiendo la Ley en todo lo no específico a la de Enjuiciamiento. Pero es la General de Navegación la que delimita la jurisdicción competente para decretar el embargo (a saber, y a elección del actor, la del puerto de estadía del buque, aquel donde se espera su arribada o, en fin, el juzgado que lo sea para conocer de la pretensión principal), y también es dicha Ley la que

define los buques que resultan jurídicamente embargables (pueden ser buques “hermanos” en algún caso, pero, en todos, si el deudor no es dueño, el embargo solo procederá si sobre tal buque ajeno pudiera ejecutarse sentencia dictada en relación con el crédito que lo funda), y en fin, la que determina el *numerus clausus* de créditos aptos para pedir esa medida cautelar (aunque esa lista cerrada no rige cuando se trate de un buque español, situado dentro de nuestra jurisdicción y la solicitud de embargo viene de sujetos con residencia o establecimiento principal en España, siendo el deudor propietario del buque cuya traba se pide, ni tampoco cuando dicho buque enarbole pabellón de cualquier Estado que no sea parte en el Convenio).

El régimen de levantamiento del embargo, la evitación de exigencia de garantía en dos Estados diferentes por cuantía conjunta superior al valor del crédito reclamado, el tratamiento de la pluralidad de embargos, el reconocimiento de la competencia de los Tribunales españoles para conocer sobre el fondo de los litigios que determinaron esa traba, y la admisión de la validez en nuestro país de las resoluciones extranjeras que se ajusten en lo previsto en las normas aplicables sobre reconocimiento de sentencias y laudos arbitrales cierran la disciplina correspondiente.

Se ha dejado deliberadamente como epílogo el comentario del muy breve –pero no por ello menos enjundioso– Título Preliminar de la Ley. No ya porque de camino se han hecho las oportunas referencias a las zonas españolas de navegación y algún apunte suficiente sobre la especialidad de la “navegación de buques de Estado y de guerra”, sino, principalmente y sobre todo, por el íntimo convencimiento de que sólo tras conocer un poco mejor la decidida vocación de su texto para acomodarse a las orientaciones

más modernas y sólidas de un Derecho marítimo uniforme, que es tanto como decir con significación universal de nuevo cuño, puede llegar a comprenderse mejor el mandato imperativo de su artículo segundo, reclamando para las reglas de origen internacional esa misma hermenéutica, con el deseo de que no se rompa en la aplicación práctica de la Ley una uniformidad tan difícilmente conseguida. Y también porque sólo tras el adecuado entendimiento de una voluntad legislativa de respeto hacia el funcionamiento integrado y armonioso de todo el ordenamiento jurídico es posible percibir también, sin los pruritos exclusivistas descartados al principio de esta presentación, la disposición de su artículo primero a fomentar el recurso analógico a los propios principios inspiradores de la Ley, por causa de la vocación general que su propia rotulación expresa, sin miedo ninguno, por otra parte, de confiar el cegado de lagunas que puedan aparecer en su seno a la superior autoridad del Derecho común como fuerza generatriz de auténticos principios generales y con renovada significación dentro del actual Derecho europeo de contratos.