

JAIME RODRIGO: “LAMENTO QUE LA LNM HAYA OBVIADO EL DEBATE SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA”



NAUCHERGLOBAL, JUAN ZAMORA [21/07/2014](#)

Cuando en el pasado mes de marzo entrevistamos al doctor en Derecho Jaime Rodrigo de Larrucea (http://www.naucher.com/es/actualidad/jaime-rodrigo-el-salvamento-maritimo-espanol-necesita-implantar-el-sistema-britanico-del-sosrep/_n:1823/9), quedamos emplazados para seguir hablando cuando se aprobara definitivamente el proyecto de Ley de Navegación Marítima (LNM).

Su opinión favorable al modelo británico de decisión ante una emergencia marítima, que utilizamos para titular la entrevista, y su visión estereoscópica de la futura ley, enlazando las reglas previstas con normas existentes y problemas a resolver, de modo que el proyecto entonces a discusión en el Congreso de los Diputados adquiría forma y contenido, invitaba a un nuevo encuentro cuando la ley quedara aprobada.

El diálogo con el profesor de Derecho Marítimo de la Facultad de Náutica de Barcelona fluye con facilidad, no resulta costoso estar de acuerdo con sus puntos de vista, que expresa con suavidad y firmeza, sin imponer ni arrogarse la razón. Cualidad docente la de convertir el desacuerdo, o el punto de vista diferente, en materia intelectual compartida, un bien común que a todos aprovecha. Sin contar con que el conocimiento riguroso de aquello sobre lo que

se está tratando convierte las diferencias en un intercambio de saberes muy alejado de la crispación y el fanatismo con que suelen manifestarse los soberbios que creen saber de todo sin entender nada.

Pregunta. ¿Qué importancia histórica le da a la ley aprobada?

Respuesta. Supone un gran cambio en nuestro ordenamiento, más allá de la reforma y completa modernización del derecho marítimo español. Conviene tener presente que nos regíamos por el vetusto Código de Comercio de 1885, cuyo Libro III (artículos 573 - 869) ya procedía del anterior Código de 1829 de Sainz de Andino, y éste del venerable *Llibre del Consolat del Mar*. Los operadores jurídicos, (jueces, abogados, etc.) se enfrentaban a auténticos ejercicios de arqueología jurídica con normas de la edad media y muy apartadas del transporte marítimo actual. Aun asumiendo la posición más crítica con la LNM, su promulgación resulta mucho más positiva que la situación actual y supone una armonización con los países de nuestro entorno y una coordinación plena con el derecho marítimo internacional.

P. ¿Cree de verdad que resuelve los problemas detectados de aplicación de los tratados y convenios internacionales?

R. El tema de las fuentes aplicables es uno de los aspectos más complejos y delicados de la LNM. La Ley sólo se aplica en defecto de los Convenios internacionales, las normas comunitarias y los usos de la navegación (artº. 2). La presente norma tiene forzosamente un carácter supletorio, esto es la LNM sólo se aplicará en los “huecos” que dejen los convenios. Es cierto que el artº 2, 2: contiene una cláusula de interpretación finalista en el sentido de “*la conveniencia de promover la uniformidad*”, pero resulta evidente que esta técnica legislativa supone una gran complejidad interpretativa: identificación del convenio aplicable; la existencia en los mismos de reservas y protocolos; la política errática de ratificación de nuestro país, etc. En mi opinión personal va a transcurrir un tiempo prudencial, para que se creen unos criterios jurisprudenciales razonables en la aplicación de la Ley. Los jueces de lo mercantil, más allá de su evidente cualificación jurídica, van a enfrentarse con arduos problemas interpretativos en los momentos iniciales de aplicación de la norma. Sobre el particular es sumamente expresivo el informe del Consejo General del Poder Judicial y de la Fiscalía General del Estado (2013); y siguiendo al primero, el artículo de José María Alcántara que publicasteis en NAUCERglobal bajo el título “*La relación del proyecto de LGNM con los tratados internacionales*” ([ver artículo](#)).

(Al mencionar a José María Alcántara, un colega, el abogado Rodrigo esboza una sonrisa limpia y amistosa. Repetirá el gesto cuando hablemos, fuera de la entrevista, de los quebraderos de cabeza de Rafael Rodríguez Valero, director general de Marina Mercante, o del discurso de Adolfo Utor, el pasado 24 de junio, en Madrid)

P. ¿Resuelve esta ley el tema de los consignatarios?

R. Conviene primero hablar de los antecedentes inmediatos. La única vez que el pleno del Tribunal Supremo se ha reunido para ocuparse de una cuestión de

derecho marítimo desde su creación, ha sido precisamente con la responsabilidad de los consignatarios (STS Sala 1ª Pleno 26-11-2007), en la que tuve el honor de informar al pleno, la cuestión como es conocido ha hecho correr ríos de tinta. La sentencia contenía un elegante pero firme reproche al legislador (vetusto Código de Comercio; parches sucesivos del artº. 73 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). En mi opinión tal decisión judicial ha sido un factor determinante en la promulgación de la LNM y obviamente en su configuración actual.

El contrato de consignación de buques aparece novedosamente regulado en los, artículos 319 a 324 (Título V Capítulo II). Según el artículo 321 de la Ley, en caso de firmar el conocimiento de embarque en nombre propio el consignatario será solidariamente responsable con el armador o naviero por los daños y pérdidas en las mercancías y el retraso en su entrega, mientras que si contrata en nombre del armador o naviero, la responsabilidad recae directamente sobre éste último.

Las relaciones naviero-consignatario se regulan en el artículo 320, que establece que a las mismas se aplicará el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional (buques de consignación expresa) y el del contrato de agencia cuando se trate de consignaciones continuadas o estables (líneas regulares).

Responsabilidad frente a la carga: el consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños, pérdidas o retraso en la mercancía, aunque sí frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia, y obliga al consignatario a recibir las reclamaciones y reservas del destinatario para comunicarla al armador o naviero, especificando las notificaciones (artículo 322).

Podemos concluir que la regulación contenida en los arts. 319-324 supone una mejoría sustancial de la figura jurídica del agente consignatario de buques. En la actual regulación se contiene la doctrina de la representación directa e indirecta (245-246 Código de Comercio); el contrato de agencia y la doctrina del Tribunal Supremo (STS 2007). Elementos todos ellos de una dogmática jurídica muy sólida y equilibrada.

P. El presidente de Anave, Adolfo Utor, agradeció al Ministerio de Fomento, en su intervención pública tras la asamblea anual de los navieros españoles, la redacción final de la Ley. ¿Cree que recoge las aspiraciones de los navieros?

R. En gran parte si, a través de una definición de la figura del naviero y del armador, y de la actividad naviera, que recoge la mayor parte de los supuestos que se dan en el tráfico y su conexión con los principales instrumentos de fomento marítimo contemplados en el derecho comunitario: Directiva de Ayudas Comunitarias 2004, Tax Lease y Tax Tonnage. La disposición transitoria segunda, *Régimen de las entidades navieras en función del tonelaje* de la nueva LNM, satisface con claridad lo que hasta ahora suponía una preocupación muy importante para los navieros.

Por otra parte conviene recordar que nuestro antiguo Código de Comercio sólo regulaba el fletamento por viaje, artículos 652-718, como único contrato de explotación del buque; en la nueva ley se incorporan las modalidades contractuales más utilizadas en el tráfico marítimo actual: el arrendamiento de buque, el fletamento por tiempo, el contrato de gestión náutica, etc.

P. ¿Cuáles son las diferencias más significativas entre la ley aprobada y el primer proyecto que se hizo público?

R. Los sucesivos proyectos de la LNM son de los años 2004, 2006 y 2008. La actual ley se inspira en la última versión del 2008. Los sucesivos proyectos de ley al disolverse las cámaras por mor de las sucesivas elecciones políticas se quedaban en meras propuestas legislativas.

Quizá la gran diferencia, más allá de aspectos de técnica jurídica (por ejemplo el artículo 2, *Fuentes*) radica en que la mayor parte de la ordenación administrativa de la navegación marítima, la seguridad marítima y el salvamento, han sido vinculados a la legislación portuaria y a sus sucesivos parches (2003, 2010), que han culminado con el actual texto refundido, Real Decreto Legislativo de 5 de septiembre de 2011. Tal planteamiento rompe con la necesaria unidad conceptual sobre la navegación marítima de recoger tanto los aspectos públicos como privados, en un mismo corpus legislativo.

(El doctor Jaime Rodrigo parece mirar al frente, donde estoy sentado, pero tengo la sensación de que mira mucho más allá, tal vez a un horizonte en el que hemos perdido otra oportunidad de hacer una ley completa, redonda)

P. Izquierda Unida rechazó la ley al completo por no recoger los problemas de seguridad marítima. ¿Cree que la ley nace coja?

R. IU planteaba una lista de trece objeciones que justificaban, según su posición, la enmienda a la totalidad, a modo de resumen: cierto intervencionismo de la Armada, por ejemplo en la arqueología submarina; el no tratamiento de los aspectos de seguridad marítima; la omisión en relación al salvamento marítimo; etc. IU criticaba que la Ley remitiera estos puntos, y otros, a la legislación portuaria. En definitiva la “sumisión” de la navegación y la marina civil a los puertos y los grupos empresariales portuarios y una inevitable mercantilización.

Un aspecto interesante de la crítica de IU, sobre el que ya me he pronunciado y que comparto (*el salvamento marítimo español necesita implantar el sistema británico del SOSREP*) es la necesidad de un cambio radical en la gestión de las emergencias marítimas: la adopción de una autoridad marítima independiente (modelo SOSREP) y la reformulación total del SNR 2012, que es completamente inoperativo e ineficaz. Es un tema sobre el que todos los profesionales que conozco mantenemos una posición pacífica y unívoca sobre la cuestión, en línea por otra parte con todos los países europeos, pero que sólo fue invocado llamativamente por IU.

Da pena que se haya obviado en la tramitación de ambas leyes (TRLPMM 2011, centrado en la gestión económica de los puertos; y la LNM 2014, focalizada en los aspectos privados), el debate sobre la seguridad marítima,

aspecto prioritario en un estado ribereño como el nuestro. La sociedad española tiene derecho a saber y a escoger un modelo de seguridad marítima.

P. ¿Facilitará la ley el comercio marítimo añadiendo seguridad jurídica a lo que teníamos hasta ahora?

R. Indudablemente sí, y constituye uno de los mayores activos de la Ley: el exportador e importador podrán reclamar en España frente al naviero o porteador (jurisdicción); incorpora la acción directa del perjudicado frente al seguro o al P&I; tratamiento de la limitación de responsabilidad; responsabilidad por contaminación; el patrimonio marítimo flotante; medios alternativos solución controversias; la legislación pesquera; etc.

Por último estoy especialmente orgulloso de la incorporación del *Trato justo a la gente de mar*, aspecto que mucha otra gente y yo (con el apoyo de la abogacía española) hemos defendido con especial fuerza. Véase el artículo 265.10: *En todo procedimiento de investigación se deberán respetar sin excepciones los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.*

Jaime Rodrigo mira el reloj, he de marcharme, dice. Lo dejamos aquí, satisfechos por esa inclusión en la ley de un párrafo favorable a los marinos, con tanta frecuencia tomados como chivos expiatorios de un accidente catastrófico, con la esperanza de que no se quede, como otras veces, en una mera intención, palabras sobre palabras.