

ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO  
JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE  
(Dirs.)

LEY DE NAVEGACIÓN  
MARÍTIMA: BALANCE  
DE SU APLICACIÓN PRÁCTICA

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2019

# ÍNDICE

|  | Pág. |
|--|------|
| <b>PRESENTACIÓN</b> , por Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante .....   | 23   |
| <b>LAS DISPOSICIONES GENERALES DE LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA CINCO AÑOS DESPUÉS</b> , por Julio Carlos Fuentes Gómez ..... | 25   |
| I. IDEAS GENERALES .....   | 25   |
| II. ANTECEDENTES DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM .....   | 26   |
| III. EL PROPÓSITO DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM .....  | 27   |
| IV. EL CONTENIDO DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM .....   | 28   |
| 1. Objeto y ámbito de aplicación de la ley .....   | 28   |
| 2. Las fuentes y la interpretación de la ley .....   | 29   |
| 3. Buques de Estado y de guerra y navegación marítima .....  | 30   |
| V. ALGUNAS CUESTIONES PRÁCTICAS DE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM .....   | 32   |
| VI. CONCLUSIÓN .....   | 35   |
| <b>ASPECTOS RELATIVOS A LA COMPETENCIA JUDICIAL</b> , por Purificación Martorell Zulueta .....   | 37   |
| I. INTRODUCCIÓN .....  | 37   |
| II. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA .....  | 37   |
| III. CLÁUSULAS DE SUMISIÓN A JURISDICCIÓN EXTRANJERA .....   | 40   |
| 1. Interpretación y aplicación judicial del art. 468 de la Ley de Navegación Marítima .....  | 40   |
| 2. Examen de oficio de la jurisdicción .....   | 44   |
| 3. Declinatoria .....  | 45   |
| IV. COMPETENCIA DE LOS JUZGADOS DE LO MERCANTIL Y COMPETENCIA DE LOS JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA A TRAVÉS DE LOS PRONUNCIAMIENTOS JUDICIALES .....   | 45   |
| 1. Juzgados de lo Mercantil .....  | 47   |

|  | Pág. |
|--|------|
| 2. Juzgados de Primera Instancia .....   | 48   |
| V. A MODO DE CONCLUSIÓN .....  | 50   |
| <b>CONCEPTO, REGISTRO Y DOCUMENTACIÓN DE LOS BUQUES Y EMBARCACIONES MARÍTIMAS</b> , <i>por Manuel F. Clavero Ternero</i> ..... | 53   |
| I. PRELIMINAR .....  | 53   |
| II. BUQUES, EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES .....   | 55   |
| 1. Concepto de buque .....   | 55   |
| 1.1. Importancia del concepto .....  | 55   |
| 1.2. Concepto vulgar .....   | 58   |
| 1.3. Diferentes definiciones legales .....   | 59   |
| 1.4. Concepto de buque en la LNM .....   | 60   |
| 1.5. Artefactos navales y plataformas fijas .....  | 63   |
| 2. Naturaleza jurídica del buque .....   | 63   |
| 2.1. El buque como cosa .....  | 64   |
| 2.2. El buque cosa compuesta .....   | 64   |
| 2.3. El buque como cosa mueble .....   | 66   |
| 2.4. El buque como cosa registrable .....  | 66   |
| 3. Negocios jurídicos y propiedad del buque .....  | 67   |
| III. DEL REGISTRO Y DOCUMENTACIÓN DE LOS BUQUES .....  | 68   |
| 1. El sistema registral español .....  | 68   |
| 1.1. Introducción .....  | 68   |
| 1.2. Dualidad de registros .....   | 69   |
| 1.3. Obligatoriedad .....  | 71   |
| 2. El registro administrativo .....  | 71   |
| 2.1. Estructura, objeto y regulación .....   | 71   |
| 2.2. El registro ordinario .....   | 72   |
| 2.2.1. Objeto y caracteres .....   | 72   |
| 2.2.2. Buques inscribibles, clases y listas .....  | 73   |
| 2.2.3. Buques en construcción y buques importados .....  | 73   |
| 2.2.4. Menciones registrales .....   | 74   |
| 2.2.5. Baja registral .....  | 74   |
| 2.3. El registro especial .....  | 75   |
| 2.3.1. Finalidad .....   | 75   |
| 2.3.2. Requisitos para la inscripción .....  | 76   |
| 2.3.3. Ventajas .....  | 76   |
| 3. El Registro de Bienes Muebles .....   | 77   |
| 3.1. Nociones generales y caracteres .....   | 77   |
| 3.2. Regulación legal .....  | 79   |
| 3.3. Principios informadores .....   | 79   |
| 3.4. Objeto y actos registrables .....   | 80   |
| 3.5. Demarcación y competencia .....   | 81   |
| 4. Coordinación registral .....  | 81   |
| 5. De la documentación de los buques .....   | 82   |
| IV. BIBLIOGRAFÍA .....   | 83   |

|   | Pág.    |
|---|---------|
| <b>NACIONALIDAD DE LOS BUQUES. SEGURIDAD DE LOS BUQUES Y SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, por Pedro Jesús Baena Baena .....</b>                 | 91      |
| <b>I. NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.....</b>   | 91      |
| 1. Nacionalidad del buque en el Derecho internacional y en el Derecho español.....  | 91      |
| 2. Abanderamiento y nacionalidad española .....   | 93      |
| 3. Cambio de pabellón .....   | 94      |
| 3.1. Cambio definitivo de pabellón .....  | 94      |
| 3.2. Cambio temporal de pabellón.....   | 96      |
| 4. Registros internacionales .....  | 98      |
| 4.1. Pabellones de conveniencia .....   | 98      |
| 4.2. Registro especial de Canarias .....  | 102     |
| <b>II. SEGURIDAD DE LOS BUQUES .....</b>  | 106     |
| 1. Requisitos de seguridad y prevención de la contaminación de los buques nacionales. Regulación internacional, comunitaria y nacional..... | 106     |
| 2. Control de seguridad de los buques. Coste de las inspecciones. Paralización del buque.....   | 107     |
| 3. Certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas. Exhibición de los certificados. Efectos de los certificados .....                 | 108     |
| 4. Inspección de buques extranjeros. Detención de buques extranjeros .....  | 108     |
| 5. Inspección y certificación de artefactos navales .....   | 109     |
| <b>III. SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN .....</b>   | 109     |
| 1. Origen, concepto y naturaleza de las sociedades de clasificación .....   | 109     |
| 2. Funciones privadas y públicas. El contrato de clasificación.....   | 111     |
| 3. Responsabilidad de las sociedades de clasificación.....  | 113     |
| <b>IV. BIBLIOGRAFÍA.....</b>  | 116     |
| <br><b>LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS, por José-Alejo Rueda Martínez.....</b>  | <br>121 |
| NOTA PRELIMINAR.....  | 121     |
| <b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>  | 122     |
| <b>II. ANTECEDENTES INMEDIATOS .....</b>  | 123     |
| <b>III. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL.....</b>  | 124     |
| 1. Créditos marítimos y créditos privilegiados marítimos .....  | 124     |
| 2. Caracteres.....  | 127     |
| <b>IV. ÁMBITO DE APLICACIÓN .....</b>   | 132     |
| 1. Subjetivo.....   | 132     |
| 2. Objetivo .....   | 133     |
| 2.1. Buques de navegación marítima .....  | 133     |
| 2.2. El privilegio sobre la flota .....   | 135     |
| <b>V. EL DERECHO DE RETENCIÓN, LOS CRÉDITOS DE SUSTITUCIÓN Y LOS CRÉDITOS PREDEDUCIBLES.....</b>  | 136     |
| <b>VI. OTROS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS .....</b>  | 138     |
| <b>VII. EXTINCIÓN DE LOS PRIVILEGIOS .....</b>  | 139     |
| <b>VIII. REFERENCIA AL DERECHO DE EJECUCIÓN SEPARADA DE LOS ACREEDORES MARÍTIMOS.....</b>   | 140     |
| <b>IX. BIBLIOGRAFÍA.....</b>  | 141     |

|   | Pág. |
|---|------|
| <b>EL NUEVO RÉGIMEN DE LA HIPOTECA NAVAL, EN LA JURISPRUDENCIA Y EN LA DOCTRINA REGISTRAL, por José Luis García-Pita y Lastres.....</b>   | 143  |
| <b>I. CONSIDERACIONES GENERALES .....</b>   | 143  |
| 1. Consideraciones introductorias .....   | 143  |
| 2. Las fuentes instrumentales del régimen jurídico de la Hipoteca Naval y el papel de la jurisprudencia .....   | 147  |
| 2.1. Fuentes instrumentales del régimen jurídico de la Hipoteca Naval, en el Derecho español interno .....  | 147  |
| 2.2. El papel de la jurisprudencia, en la construcción y desarrollo del régimen jurídico de la Hipoteca Naval, en el Derecho español; especial consideración del papel de la jurisprudencia, en la determinación e identificación de las Fuentes instrumentales del régimen jurídico de la Hipoteca Naval ..... | 152  |
| 3. Concepto y naturaleza jurídica de la Hipoteca Naval: la doble naturaleza de la Hipoteca Naval y la Hipoteca Naval como contrato, pacto o cláusula contractual .....  | 164  |
| 3.1. Definición y naturaleza del Contrato de Hipoteca Naval .....   | 164  |
| 3.1.1. Definición del Contrato de Hipoteca Naval .....  | 164  |
| 3.1.2. Naturaleza del Contrato de Hipoteca Naval .....  | 175  |
| 3.2. Caracteres del Contrato de Hipoteca Naval .....  | 176  |
| 4. El derecho real de Hipoteca Naval y el sistema español de derechos reales de garantía.....   | 183  |
| <b>II. ELEMENTOS DE LA HIPOTECA NAVAL. CONSTITUCIÓN DE LA MISMA...</b>  | 188  |
| 1. Elementos del contrato y elementos del derecho de hipoteca .....   | 189  |
| 1.1. Elementos personales. Especial referencia al Condominio de Buques. ....  | 189  |
| 1.1.1. Consideraciones introductorias .....   | 189  |
| 1.1.2. El acreedor hipotecario naval .....  | 193  |
| 1.1.3. El deudor hipotecario naval .....  | 196  |
| 1.2. Elementos reales.....  | 197  |
| 1.2.1. Créditos susceptibles de ser garantizados con Hipoteca Naval .....   | 197  |
| 1.2.2. El Buque, como elemento «real» de la Hipoteca Naval.....   | 205  |
| 1.2.3. Titularidad y legitimación del hipotecante. Problemática suscitada por los condóminos de buques .....  | 210  |
| 1.3. Elementos objetivos: el Buque, como objeto del derecho real de hipoteca .....  | 211  |
| 2. Formación y perfección del contrato de Hipoteca Naval.....   | 215  |
| 2.1. Requisitos formales en la constitución de Hipoteca Naval.....  | 215  |
| 2.2. La discutida y discutible modalidad perfectiva del Contrato de Hipoteca Naval. Posición propia.....  | 217  |
| 3. Constitución del derecho real de hipoteca .....  | 218  |
| 4. Extensión de la Hipoteca Naval .....   | 221  |
| <b>III. CONTENIDO Y EFECTOS DE LA HIPOTECA NAVAL .....</b>  | 225  |
| 1. Posición del acreedor hipotecario naval.....   | 225  |
| 1.1. Derechos que incumben al acreedor hipotecario naval .....  | 225  |
| 1.2. Circulación del crédito hipotecario .....  | 226  |

|   | Pág.           |
|---|----------------|
| 1.3. Vencimiento y realización de la Hipoteca Naval .....   | 228            |
| 1.3.1. Incumplimientos esenciales del Contrato de crédito.....  | 229            |
| 1.3.2. Alteración sustancial, en la posición económico-jurídica del deudor.....   | 233            |
| 1.3.3. Otras causas; infracciones de otros deberes contractuales. Condiciones resolutorias o cláusulas de vencimiento anticipado .....        | 234            |
| 1.4. Cauces de ejercicio de los derechos del acreedor hipotecario naval...  | 235            |
| 2. Posición del deudor y del hipotecante.....   | 243            |
| 3. La Hipoteca Naval, en el marco del sistema de los privilegios marítimos y del régimen de la limitación de responsabilidad del naviero..... | 244            |
| <b>IV. EXTINCIÓN DE LA HIPOTECA: CANCELACIÓN REGISTRAL.....</b>   | <b>254</b>     |
| 1. Consideraciones generales .....  | 254            |
| 2. Causas de extinción que afectan a las hipotecas navales .....  | 255            |
| 3. Cancelación y modificación registral de la Hipoteca Naval. Requisitos .....  | 258            |
| <br><b>LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN, por Manuel Alba Fernández.....</b>   | <br><b>265</b> |
| I. INTRODUCCIÓN: LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.....   | 265            |
| II. LOS SUJETOS TITULARES DE LA INICIATIVA EN LA NAVEGACIÓN.....  | 268            |
| 1. El armador del buque.....  | 268            |
| 2. La publicidad del armador.....   | 270            |
| 3. El condominio naval.....   | 274            |
| 4. El particular caso del «naviero o empresa naviera» .....   | 277            |
| III. LOS SUJETOS ENCARGADOS DEL MANEJO Y NAVEGACIÓN DEL BUQUE POR CUENTA AJENA: LA DOTACIÓN DEL BUQUE.....                                    | 281            |
| 1. Régimen general de la dotación en la Ley de Navegación Marítima.....   | 281            |
| 2. El capitán del buque.....  | 283            |
| IV. EL FUTURO DE LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN .....   | 290            |
| <br><b>RÉGIMEN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, por M.<sup>a</sup> Victoria Petit Lavall.....</b>     | <br><b>297</b> |
| I. CONCEPTO Y NATURALEZA .....  | 297            |
| II. CLASES: ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO Y ARRENDAMIENTO DE BUQUE ARMADO Y EQUIPADO.....   | 302            |
| III. RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE.....   | 303            |
| 1. La forma y la publicidad del contrato .....  | 303            |
| 1.1. La forma.....  | 303            |
| 1.2. La publicidad .....  | 304            |
| 2. Obligaciones de las partes .....   | 306            |
| 2.1. Obligaciones del arrendador.....   | 306            |
| 2.2. Obligaciones del arrendatario.....   | 311            |
| 3. La terminación del contrato.....   | 314            |
| 4. El subarriendo y la cesión del contrato.....   | 316            |
| 5. Prescripción de las acciones.....  | 316            |

|  | Pág. |
|--|------|
| <b>EL CONTRATO DE FLETAMENTO, por Belén García Álvarez</b> .....                                     | 317  |
| I. INTRODUCCIÓN .....  | 317  |
| II. LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.....  | 318  |
| 1. Consideraciones previas .....   | 318  |
| 2. La puesta a disposición del buque.....  | 318  |
| 3. La obligación de navegabilidad .....  | 320  |
| 4. La obligación de emprender el viaje y de seguir la ruta pactada.....                              | 321  |
| 5. La obligación de custodia de las mercancías .....   | 322  |
| 6. La entrega en destino .....   | 322  |
| 7. Las operaciones de carga y descarga de las mercancías .....                                       | 324  |
| III. LOS DEBERES DEL FLETADOR.....   | 326  |
| 1. Consideraciones generales .....   | 326  |
| 2. Presentación de las mercancías para su embarque .....   | 326  |
| 2.1. Requisitos.....   | 326  |
| 2.2. Forma y plazo de entrega.....   | 326  |
| 2.3. Clase de mercancías a entregar .....  | 328  |
| 2.3.1. Embarque de mercancías de distinta clase .....  | 328  |
| 2.3.2. Embarque de mercancías peligrosas .....   | 328  |
| 2.4. Entrega total: el problema del denominado flete sobre vacío.....                                | 330  |
| 3. El flete.....   | 331  |
| 3.1. Concepto, cálculo y devengo.....  | 331  |
| 3.2. Pago del flete.....   | 332  |
| 3.2.1. Persona obligada a su pago .....  | 332  |
| 3.2.2. Derechos de garantía .....  | 334  |
| IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....   | 335  |
| 1. Conocimiento de embarque .....  | 336  |
| 1.1. Concepto y menciones mínimas .....  | 336  |
| 1.2. Funciones.....  | 338  |
| 1.3. Conocimiento de embarque en soporte electrónico .....   | 341  |
| 2. Carta de porte marítimo.....  | 341  |
| V. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO EN LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS..... | 343  |
| 1. Ámbito de aplicación y carácter de las normas .....   | 343  |
| 2. Periodo de responsabilidad del porteador .....  | 345  |
| 3. Supuestos de responsabilidad y su fundamento.....   | 345  |
| 4. Limitación de la responsabilidad del porteador .....  | 347  |
| 5. Protestas por pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías .....                       | 349  |
| VI. PLANCHA Y DEMORAS.....   | 350  |
| 1. Planteamiento .....   | 350  |
| 2. La plancha .....  | 352  |
| 2.1. Noción e inicio.....  | 352  |
| 2.2. Cómputo.....  | 353  |
| 3. Las demoras .....   | 354  |
| 3.1. Noción .....  | 354  |
| 3.2. Inicio y cómputo.....   | 355  |
| 3.3. Importe y pago de las demoras.....  | 356  |

|  | Pág.       |
|--|------------|
| 4. La detención ulterior del buque.....  | 357        |
| VII. LA EXTINCIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO .....  | 359        |
| 1. Consideraciones introductorias .....  | 359        |
| 2. Pérdida o inhabilitación definitiva del buque .....   | 359        |
| 3. Pérdida de las mercancías .....   | 360        |
| 4. Imposibilidad de realizar el transporte por causas ajenas a la voluntad de las partes.....  | 361        |
| 5. Impedimentos .....  | 361        |
| 6. Modificación del lugar de destino.....  | 362        |
| 7. Venta del buque.....  | 362        |
| VIII. PRESCRIPCIÓN.....  | 363        |
| IX. CONCLUSIONES .....   | 364        |
| X. BIBLIOGRAFÍA.....   | 366        |
| <br>   |            |
| <b>EL CONTRATO DE FLETAMENTO: DOCUMENTACIÓN, por Aitor Zurimendi Isla.</b>   | <b>369</b> |
| I. PLANTEAMIENTO .....   | 369        |
| II. LA OBLIGACIÓN DE EMITIR UN DOCUMENTO.....  | 370        |
| III. FUNCIÓN PROBATORIA.....   | 372        |
| IV. VALIDEZ Y OPOSIBILIDAD DE LAS CLÁUSULAS DE SUMISIÓN A JURISDICCION EXTRANJERA O ARBITRAJE .....  | 377        |
| 1. Singularidad de los arts. 251 y 468 LNM. ¿Existen motivos para su existencia?.....  | 377        |
| 2. Interpretación y alcance de estas singulares normas .....   | 380        |
| 2.1. Interpretación y alcance del art. 468.....  | 382        |
| 2.2. Interpretación y alcance del art. 251.....  | 383        |
| <br>   |            |
| <b>LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO: BALANCE TRAS CINCO AÑOS DE VIGENCIA DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, por Alberto Emparanza Sobejano .....</b> | <b>389</b> |
| I. INTRODUCCIÓN .....  | 389        |
| II. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO .....   | 390        |
| 1. Planteamiento general.....  | 390        |
| 2. Fundamento de la responsabilidad del porteador .....  | 392        |
| 3. La remisión al régimen de responsabilidad del Convenio de Bruselas .....  | 394        |
| III. SUPUESTOS Y ALCANCE DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO:.....  | 396        |
| 1. Los supuestos de responsabilidad del porteador y sus excepciones.....   | 396        |
| 2. El expreso reconocimiento de la responsabilidad por retraso en la entrega .....   | 398        |
| IV. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO .....  | 401        |
| V. EJERCICIO Y PLAZO DE RECLAMACIÓN CONTRA EL PORTEADOR MARÍTIMO .....   | 402        |
| VI. BALANCE ACTUAL.....  | 404        |
| VII. BIBLIOGRAFÍA.....   | 405        |



|   | Pág. |
|---|------|
| 1.1.2. En las disposiciones de la LNM .....   | 467  |
| 1.1.3. En la realidad práctica.....   | 469  |
| 1.2. Las obligaciones complementarias .....   | 472  |
| 2. Las obligaciones del naviero .....   | 473  |
| IV. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS .....   | 474  |
| 1. Notas preliminares .....   | 474  |
| 2. Supuestos de culpa exclusiva y compartida .....  | 475  |
| 3. La responsabilidad del práctico.....   | 477  |
| 3.1. En el ámbito contractual.....  | 477  |
| 3.2. En el ámbito extracontractual .....  | 478  |
| 3.3. Limitación.....  | 480  |
| V. BIBLIOGRAFÍA.....  | 481  |
| <br>  |      |
| <b>EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA</b> , <i>por Francisco Javier Arias Varona</i> .....                      | 485  |
| I. PLANTEAMIENTO .....  | 485  |
| II. EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA .....   | 489  |
| 1. Concepto y naturaleza jurídica .....   | 489  |
| 2. Elementos formales: documentación .....  | 492  |
| 3. Contenido.....   | 494  |
| III. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE MANIPULACIÓN PORTUARIA .....  | 497  |
| 1. Planteamiento .....  | 497  |
| 2. Visión general del régimen de responsabilidad .....  | 498  |
| 3. Algunas cuestiones particulares.....   | 500  |
| 3.1. Desajustes en la limitación de responsabilidad con el régimen del porteador marítimo .....   | 501  |
| 3.2. Denuncia y prescripción .....  | 503  |
| 3.3. Legitimación activa y pasiva.....  | 504  |
| <br>  |      |
| <b>ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN: ABORDAJE, AVERÍA GRUESA, SALVAMENTO Y BIENES HUNDIDOS O NAUFRAGADOS</b> , <i>por Juan Luis Pulido Begines</i> ..... | 507  |
| I. INTRODUCCIÓN: EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN .....   | 507  |
| II. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL TÍTULO VI DE LA LNM.....   | 508  |
| 1. Sistemática.....   | 508  |
| 2. Respeto a la autonomía de la voluntad de las partes.....   | 509  |
| 3. Adecuación al Derecho uniforme .....   | 509  |
| 4. Concisión y simplificación .....   | 510  |
| III. CAPÍTULO I. DEL ABORDAJE (ARTS. 339 A 346).....  | 510  |
| 1. Disciplina normativa .....   | 510  |
| 2. Introducción de un concepto de abordaje.....   | 511  |
| 3. Fundamento de la responsabilidad.....  | 512  |
| 4. Clases de abordaje. Desaparición de la figura del abordaje dudoso .....  | 513  |
| 5. El régimen del abordaje culpable .....   | 514  |

|   | Pág.       |
|---|------------|
| 6. Supresión de exigencias formales.....  | 516        |
| 7. Unidad de régimen en las reclamaciones de responsabilidad civil por abordaje.....  | 517        |
| 8. Eliminación de la limitación de responsabilidad del naviero específica por abordaje.....   | 518        |
| 9. Exclusión de los daños causados por contaminación .....  | 518        |
| IV. CAPÍTULO II. DE LA AVERÍA GRUESA (ARTS. 347 A 356).....   | 518        |
| 1. Normativa suplementaria del Derecho convencional.....  | 520        |
| 2. Clarificación terminológica y conceptual.....  | 521        |
| 3. Persona competente para decidir la ejecución del acto de avería y origen del peligro.....  | 521        |
| 4. Contribución a la avería .....   | 522        |
| 5. Prescripción .....   | 523        |
| V. CAPÍTULO III. DEL SALVAMENTO (ARTS. 359 A 368).....  | 523        |
| 1. Disciplina normativa.....  | 525        |
| 2. Introducción de un concepto de salvamento .....  | 525        |
| 3. Delimitación con figuras afines.....   | 527        |
| 4. El contrato de salvamento.....   | 529        |
| 5. Obligaciones del salvador, del propietario de los bienes salvados y del capitán del buque en peligro .....   | 530        |
| 6. El premio del salvamento.....  | 531        |
| 7. El derecho de retención.....   | 533        |
| 8. Jurisdicción y procedimiento .....   | 534        |
| 9. Los hallazgos.....   | 535        |
| 10. Prescripción .....  | 536        |
| VI. CAPÍTULO IV. DE LOS BIENES NAUFRAGADOS O HUNDIDOS (ARTS. 369 A 383).....  | 537        |
| 1. Delimitación con figuras afines.....   | 537        |
| 2. Obligaciones de Derecho público .....  | 538        |
| 3. Derechos de propiedad .....  | 538        |
| 4. Las extracciones marítimas.....  | 539        |
| 5. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.....   | 540        |
| 6. Objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial .....  | 540        |
| <b>EL RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARINA EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, por Iñaki Zurutuza Arigita...</b>  | <b>543</b> |
| I. CONSIDERACIONES INICIALES EN TORNO A LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA EN EL DERECHO UNIFORME Y EN LA LNM.   | 543        |
| 1. Contaminación marina y Convenios internacionales.....  | 543        |
| 2. La protección del medio marino y la lucha contra la contaminación en la LNM .....  | 546        |
| II. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN EN LA LNM .....   | 548        |
| 1. Ámbito de aplicación.....  | 548        |
| 1.1. La aplicación preferente de los Convenios internacionales: daños por contaminación a los que el régimen de la LNM solo es aplicable en defecto de norma internacional..... | 548        |

|  | Pág.       |
|--|------------|
| 1.2. Daños expresamente excluidos del régimen de la LNM a los que se aplica su régimen específico .....  | 550        |
| 1.3. Daños a los que resulta directamente aplicable el régimen de la LNM: los daños por contaminación del art. 384. Referencia a otras normas aplicables.....              | 550        |
| 2. Sujetos responsables.....   | 553        |
| 2.1. El armador y el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma fija.....  | 553        |
| 2.2. Comparación con la solución en el Derecho uniforme. La acción de repetición .....   | 554        |
| 2.3. Imputación de responsabilidad en el supuesto de involucración de varios buques .....  | 555        |
| 3. Fundamento de la responsabilidad.....   | 556        |
| 3.1. El carácter cuasi objetivo del régimen de responsabilidad de la Ley de Navegación Marítima y sujetos afectados.....   | 556        |
| 3.2. Causas de exoneración de responsabilidad.....   | 557        |
| 3.3. Los principios medioambientales del TFUE.....   | 557        |
| 4. Extensión de la indemnización.....  | 559        |
| 4.1. Conceptos indemnizables.....  | 559        |
| 4.1.1. Pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque .....  | 559        |
| 4.1.2. Coste de las medidas adoptadas al objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.....   | 559        |
| 4.1.3. Daños medioambientales .....  | 560        |
| 4.2. Limitación de responsabilidad .....   | 560        |
| 5. Obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil.....   | 562        |
| 5.1. El art. 389 LNM en conexión con otras disposiciones sobre el contrato de seguro .....   | 562        |
| 5.2. La extensión de la cobertura.....   | 562        |
| 5.3. El ejercicio de la acción directa contra el asegurador y sus límites... ..  | 563        |
| 5.4. Consecuencias de la ausencia del seguro obligatorio.....  | 564        |
| III. BIBLIOGRAFÍA .....  | 565        |
| <br>   |            |
| <b>LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PREVISTA EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA: LUCES Y SOMBRAS TRAS SUS PRIMEROS AÑOS DE VIGENCIA, por José Manuel Martín Osante .....</b> | <b>569</b> |
| I. REGULACIÓN DE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA .....  | 569        |
| II. ÁMBITO DE APLICACIÓN .....   | 571        |
| 1. Invocación ante órganos judiciales o administrativos españoles .....  | 571        |
| 2. Artefactos navales y plataformas fijas .....  | 573        |
| 3. Navegación fluvial.....   | 573        |
| 4. Navegación no comercial .....   | 574        |
| III. RELACIÓN CON EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD .....  | 579        |
| IV. PERSONAS CON DERECHO A LIMITAR LA RESPONSABILIDAD .....  | 579        |
| 1. Combinación de elementos subjetivos y objetivos.....  | 579        |
| 2. Personas titulares del derecho a limitar la responsabilidad .....   | 580        |

|   | Pág.       |
|---|------------|
| V. RECLAMACIONES SUJETAS A LIMITACIÓN .....   | 583        |
| VI. RECLAMACIONES EXCLUIDAS DE LIMITACIÓN.....  | 586        |
| VII. PÉRDIDA DEL DERECHO A LIMITAR LA RESPONSABILIDAD .....   | 587        |
| VIII. SUMAS MÁXIMAS DE INDEMNIZACIÓN.....   | 587        |
| 1. Cálculo de los límites.....  | 587        |
| 2. Límites generales.....   | 588        |
| 3. Límites especiales.....  | 589        |
| 3.1. Daños personales a los pasajeros.....  | 589        |
| 3.2. Buques con arqueo inferior a 300 toneladas.....  | 589        |
| <b>CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO: DISPOSICIONES GENERALES Y DISPOSICIONES COMUNES A LOS DISTINTOS TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO, por Pablo Girgado Perandones.....</b> | <b>591</b> |
| I. NORMATIVA APLICABLE.....   | 592        |
| II. CARÁCTER DISPOSITIVO.....   | 593        |
| III. INTERÉS ASEGURADO.....   | 595        |
| 1. Existencia del interés.....  | 595        |
| 2. Delimitación del interés .....   | 596        |
| 3. Titular del interés.....   | 596        |
| IV. VALOR DEL INTERÉS Y SUMA ASEGURADA.....   | 597        |
| 1. Sobreseguro e infraseguro .....  | 597        |
| 2. Póliza estimada.....   | 598        |
| V. SEGURO MÚLTIPLE Y COASEGURO.....   | 599        |
| VI. RIESGO ASEGURADO.....   | 600        |
| 1. Riesgos cubiertos.....   | 600        |
| 2. Riesgos excluidos.....   | 602        |
| 3. Situación de dolo o culpa del asegurado (o sus dependientes).....  | 602        |
| 4. Vicios propios.....  | 603        |
| VII. CONCLUSIÓN DEL CONTRATO.....   | 603        |
| VIII. OBLIGACIONES DE LAS PARTES.....   | 604        |
| 1. Deber precontractual de declaración del riesgo .....   | 604        |
| 2. Pago de la prima .....   | 606        |
| 3. Comunicación del siniestro.....  | 607        |
| 4. Deber de evitar o aminorar el daño .....   | 608        |
| 5. Transmisión del interés asegurado .....  | 609        |
| IX. INDEMNIZACIÓN DEL DAÑO ASEGURADO.....   | 610        |
| 1. Obligación de indemnizar .....   | 610        |
| 2. Importe de la indemnización .....  | 610        |
| 3. Procedimientos de liquidación del siniestro .....  | 611        |
| 4. Liquidación y pago de la indemnización.....  | 612        |
| 5. El derecho de subrogación del asegurador .....   | 613        |
| X. PRESCRIPCIÓN DE DERECHOS .....   | 614        |
| XI. BIBLIOGRAFÍA.....   | 615        |
| <b>EL SEGURO MARÍTIMO DE BUQUES, por Julio López Quiroga .....</b>  | <b>617</b> |
| I. INTRODUCCIÓN .....   | 617        |
| II. ÁMBITO DE APLICACIÓN.....   | 619        |

|   | Pág.       |
|---|------------|
| 1. Seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales .....   | 619        |
| 2. Seguro de embarcaciones de recreo .....  | 619        |
| 3. Seguro de buques en construcción y en desguace .....   | 620        |
| 4. Seguro de flete y otros intereses .....  | 621        |
| <b>III. PERIODO DE COBERTURA .....</b>  | <b>622</b> |
| 1. Modalidades de cobertura .....   | 622        |
| 2. Terminación del contrato por la transmisión del interés sobre el buque...  | 623        |
| <b>IV. VALOR ASEGURADO .....</b>  | <b>624</b> |
| 1. Póliza estimada .....  | 624        |
| 2. Suma asegurada .....   | 625        |
| <b>V. PAGO DE LA PRIMA .....</b>  | <b>626</b> |
| <b>VI. RIESGOS CUBIERTOS Y EXCLUIDOS .....</b>  | <b>627</b> |
| 1. Cobertura de la responsabilidad por abordaje .....   | 627        |
| 2. Obligación de mantenimiento de la navegabilidad .....  | 628        |
| 3. Exclusión por vicio propio .....   | 631        |
| <b>VII. LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO .....</b>   | <b>632</b> |
| 1. Liquidación por abandono del buque .....   | 632        |
| 2. Deducciones de nuevo a viejo .....   | 633        |
| 3. Subrogación del asegurador .....   | 634        |
| <br><b>LOS SEGUROS MARÍTIMOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL, por Eliseo Sierra</b>  |            |
| <i>Noguero</i> .....  | 637        |
| <b>I. CONCEPTO Y CLASES. ESPECIAL REFERENCIA AL SEGURO P&amp;I.....</b>   | <b>637</b> |
| <b>II. NATURALEZA JURÍDICA.....</b>   | <b>642</b> |
| <b>III. RÉGIMEN JURÍDICO .....</b>  | <b>644</b> |
| <b>IV. SEGURO OBLIGATORIO DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RE-<br/>CREO (REAL DECRETO 607/1999 Y LCS) CON CONSUMIDORES Y CON<br/>ARRENDADORES NÁUTICOS .....</b>  | <b>644</b> |
| <b>V. SEGUROS OBLIGATORIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTA-<br/>MINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS (CLC 1992 Y CONVENIO<br/>BUNKERS 2001) .....</b>  | <b>646</b> |
| <b>VI. SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR LA MUER-<br/>TE O LESIONES CORPORALES DE LOS PASAJEROS POR MAR (CON-<br/>VENIO DE ATENAS 2002-DIRECTRICES OMI 2006 Y REGLAMENTO CE<br/>392/2009).....</b>            | <b>647</b> |
| <b>VII. SEGURO OBLIGATORIO EN CASO DE ABANDONO Y EN CASO DE MUER-<br/>TE, DISCAPACIDAD O ENFERMEDAD DE MARINEROS DISTINTOS DE<br/>BUQUES DE PESCA (CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO 2006, CON EN-<br/>MIENDAS DE 2014).....</b> | <b>648</b> |
| <b>VIII. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN GENERAL<br/>PARA RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO (ART. 254 TRLPEMM<br/>Y REAL DECRETO 1616/2011).....</b>  | <b>649</b> |
| <b>IX. EL ASEGURADO .....</b>   | <b>650</b> |
| <b>X. EL ASEGURADOR .....</b>   | <b>651</b> |
| <b>XI. CONSENSUALIDAD Y PRUEBA DEL SEGURO .....</b>   | <b>652</b> |
| <b>XII. RIESGOS INCLUIDOS .....</b>   | <b>653</b> |
| <b>XIII. RIESGOS EXCLUIDOS .....</b>  | <b>654</b> |
| <b>XIV. LA ACCIÓN DIRECTA CONTRA EL ASEGURADOR .....</b>  | <b>655</b> |
| 1. Legitimación activa .....  | 655        |
| 2. Legitimación pasiva .....  | 656        |

|  | Pág. |
|--|------|
| XV. EXCEPCIONES OPONIBLES POR EL ASEGURADOR AL PERJUDICADO .....   | 657  |
| <br><b>EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES. COMENTARIOS PRÁCTICOS AL RÉGIMEN DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, por Eduardo Albors y Javier Portales</b> .....   |      |
|  | 659  |
| I. INTRODUCCIÓN .....  | 659  |
| II. EL CONVENIO DE GINEBRA DE 1999 .....   | 662  |
| III. SISTEMA DE FUENTES Y DISTINTOS RÉGIMENES .....  | 663  |
| IV. LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS QUE DAN LUGAR AL EMBARGO DE UN BUQUE O DE UNA EMBARCACIÓN .....   | 665  |
| 1. Créditos privilegiados .....  | 665  |
| 2. Créditos ordinarios .....   | 667  |
| 3. Créditos especiales .....   | 668  |
| V. LOS BUQUES EMBARGABLES .....  | 668  |
| 1. Dimensión objetiva .....  | 668  |
| 2. Dimensión subjetiva .....   | 669  |
| VI. LA OBTENCIÓN DEL EMBARGO .....   | 671  |
| 1. La alegación del crédito .....  | 671  |
| 2. La alegación de la embargabilidad del buque .....   | 672  |
| 3. La decisión sobre el embargo .....  | 673  |
| 4. La fianza para la obtención del embargo .....   | 674  |
| 5. La práctica y la notificación del embargo .....   | 675  |
| VII. LA LIBERACIÓN DEL BUQUE EMBARGADO. CAUCIÓN SUSTITUTORIA .....   | 676  |
| VIII. LA OPOSICIÓN AL EMBARGO .....  | 677  |
| IX. LA RATIFICACIÓN DEL EMBARGO .....  | 679  |
| 1. Determinación del Tribunal competente .....   | 679  |
| 2. Plazo para la ratificación .....  | 681  |
| 3. La necesaria coherencia entre solicitud de embargo preventivo y acción principal .....  | 682  |
| X. LA EJECUCIÓN DEL BUQUE EMBARGADO O DE LA FIANZA PRESTADA PARA SU LIBERACIÓN .....   | 683  |
| XI. LA RESPONSABILIDAD DEL EMBARGANTE .....  | 684  |
| <br><b>ESPECIALIDADES PROCESALES EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA: ESPECIAL REFERENCIA A LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN INCLUIDAS EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, por Javier del Corte López...</b> |      |
|  | 687  |
| I. INTRODUCCIÓN .....  | 687  |
| II. ANTECEDENTES .....   | 689  |
| 1. Génesis de la actual regulación de la LNM en materia de cláusulas de jurisdicción .....   | 689  |
| 2. Los abusos detectados .....   | 690  |
| III. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN .....  | 694  |
| 1. La actual regulación de la LNM en materia de cláusulas de jurisdicción .....  | 694  |
| 2. Cuestiones que suscita la nueva regulación .....  | 695  |

|  | Pág.       |
|--|------------|
| IV. ANÁLISIS DE ALGUNAS RESOLUCIONES JUDICIALES RECAÍDAS EN LA MATERIA .....   | 695        |
| 1. Resoluciones estimando la declinatoria y declarando la falta de competencia judicial internacional de los tribunales españoles.....   | 695        |
| 1.1. AAP de Valencia (Sección 9. <sup>a</sup> ), núm. 1244/2016, de 27 de julio .....  | 695        |
| 1.2. AAP de Valencia (Sección 9. <sup>a</sup> ), núm. 1620/2016, de 8 de noviembre...  | 696        |
| 1.3. AAP de Castellón (Sección 3. <sup>a</sup> ), núm. 134/2017, de 23 de mayo .....   | 697        |
| 1.4. AAP de Pontevedra (Sección 1. <sup>a</sup> ), núm. 324/2017, de 16 de octubre...  | 698        |
| 1.5. AAP de Bizkaia (Sección 4. <sup>a</sup> ), núm. 236/2018, de 28 de marzo.....   | 698        |
| 1.6. AAP de Almería (Sección 1. <sup>a</sup> ), núm. 205/2018, de 2 de mayo .....  | 699        |
| 1.7. AAP de Cádiz (Sección 5. <sup>a</sup> ), núm. 2/2019, de 8 de enero.....  | 699        |
| 1.8. AAP de Barcelona (Sección 15. <sup>a</sup> ), núm. 52/2019, de 18 de marzo .....  | 700        |
| 2. Resoluciones desestimando la declinatoria y declarando la competencia judicial de los tribunales españoles .....  | 701        |
| 2.1. AAP de Valencia (Sección 9. <sup>a</sup> ), núm. 1243/2016, de 27 de julio .....  | 701        |
| 2.2. AAP de Barcelona (Sección 15. <sup>a</sup> ), núm. 218/2016, de 21 de diciembre.  | 702        |
| 2.3. AAP de Valencia (Sección 9. <sup>a</sup> ), núm. 1885/2016, de 28 de diciembre.   | 702        |
| 2.4. AAP de Valencia (Sección 9. <sup>a</sup> ), núm. 615/2017, de 15 de mayo .....  | 703        |
| 2.5. SAP de Vizcaya (Sección 4. <sup>a</sup> ), núm. 940/2019, de 7 de junio .....   | 704        |
| V. IMPACTO DE LA LNM EN LA CUESTIÓN DE LA EFICACIA Y Oponibilidad DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN INCLUIDAS EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE .....  | 704        |
| 1. Situación previa a la entrada en vigor de la LNM .....  | 704        |
| 2. Encaje del art. 468 LNM con la normativa internacional y comunitaria en materia de cláusulas de jurisdicción y la jurisprudencia emanada del TJUE .....   | 705        |
| 2.1. Casos en los que la cláusula de jurisdicción somete la controversia a los tribunales de un Estado miembro de la UE .....  | 706        |
| 2.2. Casos en los que la cláusula de jurisdicción somete la controversia a los tribunales de un tercer Estado .....  | 706        |
| 3. Aplicación del art. 251 LNM a la cuestión .....   | 708        |
| VI. CONCLUSIONES .....   | 710        |
| <b>UNA APROXIMACIÓN JURISPRUDENCIAL A LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA DESDE LA ÓPTICA DEL DERECHO INTERNACIONAL, por Juan José Álvarez Rubio y Unai Belintxon Martín .....</b>   | <b>713</b> |
| I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES/CONTEXTUALIZACIÓN .....  | 713        |
| II. DERECHO MARÍTIMO Y ACUERDOS ATRIBUTIVOS DE JURISDICCIÓN.....   | 720        |
| III. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y ACUERDOS ATRIBUTIVOS DE JURISDICCIÓN EN LA LNM. SOLUCIONES DE NUESTROS TRIBUNALES.....   | 725        |
| 1. AAP de Valencia de 8 de noviembre de 2016. Acuerdo atributivo de jurisdicción inserto en conocimiento de embarque. Prevalencia del art. 25 RBI bis sobre el art. 468 LNM .....  | 725        |
| 2. AAP de Barcelona de 21 de diciembre de 2016. Acuerdo atributivo de jurisdicción inserto en conocimiento de embarque. No apreciación de prevalencia del art. 25 RBI bis sobre el art. 468 LNM y la eficacia traslativa del conocimiento de embarque del art. 251 LNM ..... | 726        |

|   | Pág.           |
|---|----------------|
| 3. AAP de Castellón de 23 de mayo de 2017. Modificación del acuerdo atributivo de jurisdicción del art. 25 RBI bis por sumisión tácita del art. 26 RBI bis. Primacía del Derecho europeo sobre el art. 468 LNM..... | 729            |
| 4. AAP de Pontevedra de 16 de octubre de 2017. Acuerdo atributivo de jurisdicción inserto en conocimiento de embarque. Prevalencia del art. 25 RBI bis sobre el art. 469 LNM .....                                  | 729            |
| 5. AAP de Barcelona de 13 de febrero de 2019. Acuerdo atributivo de jurisdicción inserto en conocimiento de embarque. Prevalencia del art. 25 RBI bis sobre el art. 468 LNM .....                                   | 730            |
| 6. AAP de Madrid de 5 de julio de 2019. Acuerdo atributivo de jurisdicción inserto en conocimiento de embarque. Prevalencia del art. 25 RBI bis sobre el art. 468 LNM.....  | 734            |
| IV. DERECHO MARÍTIMO Y CLÁUSULAS DE SUMISIÓN A ARBITRAJE .....  | 735            |
| V. UNA ESCUETA REFERENCIA RECORDATORIA AL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES Y AL DERECHO PROCESAL CIVIL INTERNACIONAL Y EUROPEO.....   | 739            |
| VI. CONSIDERACIONES FINALES .....   | 741            |
| VII. BIBLIOGRAFÍA .....   | 743            |
| <br><b>LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN LA JURISPRUDENCIA SOCIAL, por<br/><i>Xosé Manuel Carril Vázquez y Olga Fotinopoulou Basurko</i> .....</b>   | <br><b>749</b> |
| I. EN EL CONTEXTO DE UNA RENOVACIÓN QUE SIGUE PENDIENTE EN EL DERECHO DEL TRABAJO APLICABLE AL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO .....   | 749            |
| 1. Los aspectos laborales en la Ley de Navegación Marítima .....  | 749            |
| 2. El limitado alcance real del objeto final de la Ley de Navegación Marítima sobre los aspectos estrictamente laborales del trabajo en el mar a bordo de buques .....  | 750            |
| 3. La pretendida coordinación de la Ley de Navegación Marítima con un Derecho del Trabajo ajeno a la realidad marítimo-pesquera .....   | 751            |
| II. LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA POR PARTE DE LOS TRIBUNALES LABORALES .....   | 754            |
| 1. En pleitos sobre Derecho individual de Trabajo .....   | 754            |
| 2. En pleitos sobre seguridad social .....  | 757            |
| 3. En pleitos sobre impugnación de resoluciones administrativas de la autoridad laboral dictadas en el ejercicio de la potestad sancionadora .....  | 759            |
| III. BALANCE ATENDIENDO TAMBIÉN A LO REALIZADO POR OTROS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA .....   | 760            |
| 1. La inevitable aplicación del Derecho de la Unión Europea .....   | 760            |
| 2. El caso de Francia.....  | 763            |
| 3. El caso de Portugal .....  | 765            |

## **PRESENTACIÓN**

**Alberto EMPARANZA SOBEJANO**

Catedrático de Derecho mercantil  
Universidad del País Vasco

**José Manuel MARTÍN OSANTE**

Profesor titular de Derecho mercantil  
Universidad del País Vasco

En la presente obra colectiva se realiza un estudio detenido y riguroso de la aplicación práctica de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, por parte de nuestros tribunales (Tribunal Supremo, Audiencias Provinciales, Juzgados de lo Mercantil y Juzgados de Primera Instancia, principalmente), con el que se pretende poner de manifiesto los problemas interpretativos que plantea la aplicación de dicha ley, en sus primeros cinco años de vigencia, y las posibles soluciones a estas dudas, a modo de balance inicial de su aplicación. Para ello, se han tomado en consideración, especialmente, las sentencias dictadas con posterioridad a la entrada en vigor de dicha ley, en las que se aplican o se hace referencia a sus preceptos, así como las aportaciones doctrinales posteriores a la publicación de la ley, con las que se pretende arrojar luz acerca de las múltiples cuestiones que plantea su contenido.

Ciertamente, un texto legal de más de quinientos artículos, como es la Ley de Navegación Marítima, en el que se adopta un novedoso régimen jurídico para las principales instituciones marítimas, necesita ser aplicado e interpretado por nuestros jueces, ya que la tramitación y resolución de los conflictos que se plantean en la práctica permiten detectar posibles contradicciones, olvidos, falta de claridad o, en definitiva, aspectos mejorables de la ley. Asimismo, en esta labor de resolución de las dudas que plantea la citada ley, resulta imprescindible la tarea interpretativa de nuestra doctrina y del resto de profesionales ajenos a la judicatura, señaladamente, de los abogados. En este sentido, la redacción de la presente obra se ha llevado a cabo, de forma coordinada, por profesores universitarios y por profesionales, todos ellos reputados especialistas en Derecho marítimo, lo que ha permitido aunar la visión académica y la práctica-profesional vinculada a las instituciones marítimas.

La estructura y el contenido del libro se han confeccionado a modo de continuación de las investigaciones plasmadas previamente en los *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, publicados con Marcial Pons en el año 2015, así como en el *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, publicado por el Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco en el año 2006, con el objetivo de aportar interpretaciones que faciliten la comprensión y aplicación de la Ley de Navegación Marítima.

Asimismo, la presente obra colectiva es fruto de las investigaciones realizadas en el marco de la ejecución del Proyecto de Investigación «El transporte como motor del desarrollo socio-económico: soluciones legales», financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional —MINECO/FEDER/UE— (Ref. DER2015-65424-C4-1-P), Investigador Principal: Prof. José Manuel Martín Osante; del Grupo de Investigación consolidado «La ética empresarial en diversas manifestaciones del Derecho Mercantil», reconocido por el Gobierno Vasco para el periodo 2016-2021 (Ref. IT 1146-16), Investigador Principal: Prof. Alberto Emparanza Sobejano, y del Proyecto de Investigación «Nuevas tecnologías, transformación de mercados y Derecho de la Competencia», financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Ref. RTI2018-094201-B-C21), Investigador Principal: Prof. Aitor Zurimendi Isla. Igualmente, en esta publicación se reflejan tanto las investigaciones previas desarrolladas al amparo de otros proyectos de investigación concedidos en las oportunas convocatorias públicas a varios de los académicos que participan en la misma, como la dilatada experiencia práctica en el sector marítimo y portuario de reputados profesionales. En este sentido, nos permitimos agradecer el apoyo recibido por parte de las instituciones financiadoras de los mencionados proyectos de investigación en cuyo seno se han elaborado varios de los trabajos que ahora ven la luz.

La obra se publica con la editorial Marcial Pons, a quien agradecemos que haya aceptado editar este libro y que haya tratado los originales que le fueron presentados con su habitual profesionalidad. Su apoyo decidido a los estudios de Derecho del transporte se pone de manifiesto, entre otras iniciativas, con la publicación periódica de la *Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal (RDT)*: <http://www.revistaderechotransporte.com/la-revista.html> y con la edición de la colección Monografías de Derecho del Transporte, en cuya línea editorial se enmarca la presente obra.

Para finalizar, los directores queremos agradecer muy sinceramente a los autores su esfuerzo, así como su confianza en esta nueva iniciativa de estudio del régimen jurídico actual de la navegación marítima, que esperamos pueda contribuir a esbozar algunas líneas interpretativas doctrinales y jurisprudenciales de la Ley de Navegación Marítima, tras sus primeros cinco años de vigencia.

En San Sebastián y Bilbao, a 30 de diciembre de 2019.

# **LAS DISPOSICIONES GENERALES DE LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA CINCO AÑOS DESPUÉS**

Julio Carlos Fuentes Gómez

Administrador civil del Estado  
Doctorando en Derecho Procesal en ICADE, Universidad Pontificia Comillas  
Subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional.  
Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento

**SUMARIO:** I. IDEAS GENERALES.—II. ANTECEDENTES DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM.—III. EL PROPÓSITO DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM.—IV. EL CONTENIDO DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM: 1. Objeto y ámbito de aplicación de la ley. 2. Las fuentes y la interpretación de la ley. 3. Buques de Estado y de guerra y navegación marítima.—V. ALGUNAS CUESTIONES PRÁCTICAS DE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM.—VI. CONCLUSIÓN.

## **I. IDEAS GENERALES**

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), ha cumplido ya algo más de cinco años de vida. No es todavía un periodo largo de tiempo, pero sí nos permite comprobar en qué medida se van cumpliendo las expectativas que impulsaron a su aprobación.

La propia exposición de motivos o preámbulo de la ley explicaba que la amplitud de la reforma del Derecho marítimo español que en ella se llevaba a cabo respondía a un propósito de renovación. Se deseaba desde la propia norma que supusiera una «mera actualización y codificación», destacando, en cambio, su papel coordinador con el Derecho marítimo internacional y el propósito de llevar a cabo la adecuación de nuestro Derecho a la práctica actual del transporte marítimo. Con estos propósitos se dejaba atrás la regulación del Código de Comercio de 1885.

Esta finalidad de la LNM justifica la técnica legislativa que está en la base de su articulado: la remisión a los convenios vigentes en cada una de sus regulaciones, acompañada de los artículos que los completan y facilitan su aplicación, al tiempo que debería reflejar el interés nacional en cada caso. Con ello se superaban las «contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes

en España y la dispersa normativa» que regulaban estas materias. Y de esta forma se modernizaba y se reforzaban piezas esenciales del Derecho marítimo: la seguridad de la navegación, la protección del patrimonio cultural subacuático, la tutela del medio ambiente marino, la actualización de los contratos típicos de la navegación, el régimen del seguro marítimo, las especialidades procesales de estas materias y un régimen específico de jurisdicción voluntaria.

El reforzamiento de todas estas cuestiones requería de un título preliminar que afirmara esta autonomía y la coherencia de la aplicación del Derecho de la navegación marítima. El preámbulo de la LNM dice lo siguiente del título preliminar:

«El título preliminar responde a las orientaciones más modernas del Derecho marítimo, recogiendo en el art. 2 la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España. Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito de 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 otro, 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».

## II. ANTECEDENTES DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM

La propuesta de Ley General de Navegación Marítima (en adelante, PLGNM), elaborada por una sección especial constituida en el seno de la Comisión General de Codificación del Ministerio de Justicia, incluía también un título preliminar. Además de los tres artículos que hoy lo integran, había cinco artículos más dedicados a la definición de las zonas de navegación. Es decir, había más preceptos dedicados a la delimitación espacial del ámbito de aplicación de la entonces futura ley.

A la regulación de las zonas de navegación se dedicaban los arts. 3 a 7. El art. 3 enumeraba las zonas españolas de navegación, que son las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva. Y los arts. 4 a 7 contenían la definición de cada una de esas zonas. Esta delimitación de las zonas españolas de navegación ya se encontraba en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina mercante. Sin embargo, estas definiciones no coincidían exactamente con las que después aparecerían en la PLGNM. La tardanza en la aprobación de la LNM llevó a que la Dirección General de la Marina Mercante promoviera la inclusión de algunas modificaciones en su Ley 27/1992 en la disposición final segunda de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Desde aquel momento, y después con publicación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPEMM), la definición de las zonas españolas de navegación incluyó la adición que se incorporaba por la PLGNM a las aguas interiores marítimas, aunque no en su literalidad. De esta forma, el apartado 2 del art. 4 decía lo siguiente:

«2. Las aguas interiores incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar de modo que sean accesibles y navegables por buques o embarcaciones de navegación marítima».

En cambio, lo que dice el párrafo 2.º del art. 8.1 del TRLPEMM es lo siguiente:

«Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general».

En consecuencia, el criterio para llevar a cabo esta división de fronteras de las aguas marítimas y las interiores pasó de ser el de la navegabilidad de las aguas a la presencia de aguas marinas. En cualquier caso, lo que aparecía en la PLGNM sirvió para una mejor delimitación de esas aguas interiores marítimas, en especial en lo que se refería a los puertos de interés general situados en tramos navegables de ríos, como es el caso de Sevilla, en los que las aguas (precisamente, por «efecto de las mareas») presenta un grado de salinidad semejante al del mar, frente al agua dulce de los ríos.

Esta cuestión de las zonas españolas de navegación constituye la base de toda la regulación que contiene el Título I de la LNM, que establece sus distintas reglas en atención del espacio marítimo al que se refiere. El hecho de que la definición de las zonas de navegación, junto con las reglas relativas a las competencias que comprende la marina mercante, y que las normas de la ordenación administrativa de la navegación se encuentren en dos leyes distintas, pone de manifiesto la tarea pendiente que supone la unificación (y mejor coordinación) de las normas del TRLPEMM y de la LNM.

### III. EL PROPÓSITO DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM

El Título preliminar de toda norma contiene aquellas previsiones que van a facilitar su aplicación armónica y coherente, y cuya ubicación, por su carácter general o porque resultaría asistemático, no puede hacerse en otros títulos de la ley.

Como ha señalado el profesor De Eizaguirre<sup>1</sup>, los redactores de la PLGNM siguieron el modelo italiano del *Código della Navigazione*, con la regulación de las fuentes del Derecho de la navegación marítima. A esta norma acompañan otras dos previsiones determinantes de la aplicación de la LNM: la determinación del objeto y del ámbito de aplicación de la ley, así como la modulación que en su aplicación conllevará el carácter de buques de Estado y de guerra.

Los preceptos del Título preliminar serían principios de aplicación a tener en cuenta en la generalidad de la regulación de la LNM. Ello es especialmente importante en una norma que apuesta por una actualización, renovación y autonomía de un sector hasta de nuestro ordenamiento entonces excesivamente disperso a nivel de nuestras leyes internas. Afirmar principios de aplicación no deja de ser arriesgado en una ley que cuenta con preceptos de carácter administrativo, de Derecho civil y mercantil, sin olvidar sus normas procesales. La aplicación de todos estos artículos debería tener en cuenta las reglas que contiene el título preliminar.

Lo que late detrás de estos tres preceptos es el propósito de delimitar de manera cierta el ámbito del Derecho de la navegación marítima y la forma en la que se van a aplicar las distintas normas que rigen en él.

---

<sup>1</sup> DE EIZAGUIRRE BERMEJO, J. M., «Las fuentes del Derecho Marítimo proyectado (Título Preliminar. Disposiciones Generales)», en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (coords.), *Estudio sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006, pp. 23-36.

Un Derecho respecto del cual se proclama su trasnacionalidad, por lo que sus consecuencias serán puestas en práctica mejor si las diferencias entre las leyes de los distintos Estados son las mínimas posibles. Ello reducirá los conflictos en beneficio de la seguridad jurídica. Esta tarea es extremadamente compleja, pero la LNM no cede en su propósito de favorecer la unificación global del Derecho marítimo.

Esta misma razón de búsqueda de la uniformidad en la aplicación del Derecho de la navegación marítima es el que modula la aplicación de la LNM a los buques de Estado y, dentro de ellos, los buques de guerra. La razón reside en el elemento de soberanía que, en todo caso, existirá siempre que estemos ante estos buques, lo que conduce a la aplicación de normas particulares. A nivel interno, también la regulación de los buques de guerra queda fuera de las materias que constituyen el ámbito de aplicación de la ley. Asimismo, las normas de ordenación administrativa de la navegación cuentan con la existencia de especialidades que afectarían a los buques y embarcaciones del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y del Servicio de Vigilancia Aduanera, integrado en la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

De esta forma se ciñen las normas aplicables a la navegación marítima. Normas que se van a encontrar en distintos niveles normativos, que van desde los convenios internacionales, las normas de la Unión Europea, la LNM y el TRLPEMM y el excesivamente amplio número de reales decretos que regulan distintos aspectos de la navegación marítima. La unificación normativa es elevada al nivel de nuestras leyes internas, aunque no completa, y la base de ello se encuentra en esa llamada a que la aplicación de todas esas normas se ajuste a un orden de aplicación que facilite la uniformidad.

Esta uniformidad se concibe como una garantía a favor de los actores del Derecho de la navegación marítima, que estarían sometidos a normas que no quieren colocarles en desventaja respecto a sus competidores en los demás países. Esta cuestión también tiene el trasfondo de fortalecer nuestro sector marítimo y de nuestro país como foro marítimo, en el que el Derecho resuelve de manera satisfactoria los intereses en conflicto en cada caso. Ello habría de facilitar la labor de nuestros tribunales, árbitros y mediadores. Un propósito que, es cierto, demanda reformas importantes en nuestra jurisdicción, pero que ya cuenta en la LNM con herramientas que deben aprovecharse para reforzar nuestra posición.

#### **IV. EL CONTENIDO DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LNM**

Como hemos dicho ya, el Título preliminar de la LNM, con la rúbrica de «disposiciones generales», establece la enumeración y jerarquía de las fuentes del Derecho marítimo y los criterios de interpretación de sus normas.

##### **1. Objeto y ámbito de aplicación de la ley**

El art. 1 se dedica al «objeto y ámbito de aplicación», y en tres apartados nos indica lo siguiente:

— En primer término, delimita el objeto de la ley en la «regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima». Como afirma el profesor Gabaldón García, se comprenderían así en el ámbito de la ley «los hechos, actos o negocios jurídicos que nacen con ocasión de la navegación» ya sean antecedentes (como la construcción del buque o el seguro marítimo),

los que acaecen durante la navegación o como consecuencia de la misma (como el salvamento o la recuperación de naufragios)<sup>2</sup>.

— Y, en segundo término, deslinda los ámbitos de la navegación marítima y de la navegación por aguas interiores en los apartados 2 y 3. De esta forma, el apartado 2 de la PLGNM se desdobló en dos apartados, para facilitar esa delimitación.

El ámbito que cubre la navegación marítima no es solo el que se realiza en las aguas del mar, sino también en aquellas aguas interiores (y cita la ley a los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales) cuando sean accesibles para los buques desde el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, lo que, como ya hemos dicho, se puede comprobar mediante la comprobación de la salinidad del agua. En todo caso, se incluye en la navegación marítima la que se produce en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general. Esos son los límites de las aguas marítimas.

El ámbito de la delimitación de la navegación por las aguas interiores es la que tiene lugar por ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, excluyendo esos casos en los que se considera que la navegación es marítima. Esta navegación por aguas interiores no se comprende en el ámbito de la ley y su regulación es la del dominio público hidráulico, lo que se completa en la LNM con la remisión a «las demás disposiciones que le sean de aplicación».

## 2. Las fuentes y la interpretación de la ley

El art. 2 LNM contiene la enumeración de las fuentes que regirán las materias reguladas en la ley. La ley da primacía a las fuentes específicas del Derecho de la navegación y, en especial, los convenios internacionales. La relación con los convenios se articula en términos de complementariedad, lo que determina que el papel de la ley sea el de completar o complementar la regulación contenida en el convenio aplicable en cada caso. Unos convenios internacionales que, al igual que las normas de la Unión Europea que también se citan en este artículo, se sitúan en la jerarquía de las fuentes del Derecho por encima de las leyes nacionales. De forma que los convenios internacionales, como establece el art. 96 de la Constitución Española, las leyes nacionales no podrán derogar, ni modificar, ni suspender las normas de los tratados internacionales. Y el Derecho de la Unión Europea goza del principio de primacía, por lo que tampoco puede ser alterado por el Derecho interno. El papel de la LNM en relación con estos convenios internacionales y normas europeas es el de complementarlos, llenar los huecos que son necesarios para su correcta aplicación.

El profesor Gabaldón García nos recuerda la importancia que tiene también las reglas y estándares marítimos de carácter técnico, aun cuando no puedan incluirse en el concepto de fuentes del Derecho. Se trata de resoluciones, códigos o directrices, entre otros, emanados generalmente de la Organización Marítima Internacional (OMI), que muchas veces se han convertido en ocasiones al recogerse en normas de la Unión Europea<sup>3</sup>.

A la anterior previsión sigue la llamada a las leyes y reglamentos complementarios<sup>4</sup> y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. Como dice

<sup>2</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Compendio de Derecho Marítimo Español*, Marcial Pons, 2016, p. 17.

<sup>3</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Madrid, Marcial Pons, 2012, pp. 50-51.

<sup>4</sup> Estas leyes y reglamentos complementarios son aquellos que regulan otras cuestiones propias del Derecho marítimo, como es la propia normativa de marina mercante, medio ambiente, pesca, entre otras.

el profesor Gabaldón García, estos usos pueden ser nacionales o internacionales<sup>5</sup>, como corresponde a las propias fuentes aplicables aquí.

Como regla de cierre, cuando falten las anteriores fuentes y no se pueda recurrir a la analogía la llamada se hace a la aplicación del Derecho común, expresión que se ha de entender referida al Derecho civil general. En este sentido, no deja de sorprender la llamada de la LNM al Derecho común, que ya se contenía en la PLGNM, en un ámbito en el que no se alude a la contraposición con los derechos forales. La analogía está prevista con carácter general en el art. 4.1 CC. Según este precepto procede la aplicación analógica de las normas no contemplen un supuesto específico, pero regulen otro semejante entre los que se aprecie identidad de razón. Las leyes recogen los supuestos en los que no se admite la analogía como hace el apartado 2 del mismo artículo del Código Civil en relación con las leyes penales, las excepcionales y las de ámbito temporal, o el art. 14 de la Ley General Tributaria que no admite «la analogía para extender más allá de sus términos estrictos el ámbito del hecho imponible, de las exenciones y demás beneficios o incentivos fiscales». En cualquier caso, conviene ubicar esta llamada a la analogía dentro de la especialidad propia del Derecho marítimo<sup>6</sup>.

En el ámbito internacional la analogía tiene una llamada propia en muchos convenios internacionales a través del principio *mutatis mutandi*, expresión latina que viene a significar «cambiando lo que debe de cambiarse», lo que permite adaptar una norma escrita a un supuesto no regulado con las modificaciones que se consideren precisas.

Pero, además, la LNM contiene otra regla que debería ser determinante para la aplicación de esas fuentes que enumera, que es la interpretación de la propia ley con arreglo a esos convenios internacionales. En este sentido, la memoria que dejaron escrita los ponentes de la Sección Especial de la Comisión General de Codificación autora de la PLGNM ya decía que ese art. 2 «aspira a resolver una de las cuestiones más arduas que plantea el derecho uniforme». Afirmación que sustenta en el hecho de que la incorporación de las normas uniformes a un ordenamiento nacional no es suficiente para alcanzar esa uniformidad alcanzada. Esta previsión debe acompañarse de otra que evite o, al menos, reduzca las distintas interpretaciones que van a efectuar los órganos judiciales de los diferentes países, en el ejercicio del ámbito de discrecionalidad que permite la norma uniforme. Un problema que se añade a otros, como son las reservas formuladas por los Estados al ratificar los tratados internacionales. Estos son los problemas que trata de reducir la norma de «interpretación de las normas de esta ley» atendiendo «a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma»<sup>7</sup>.

### 3. Buques de Estado y de guerra y navegación marítima

El tercer y último artículo del Título preliminar se dedica a la navegación de los buques de Estado y de guerra para establecer la regla general de que las disposicio-

<sup>5</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Compendio de Derecho Marítimo Español*, Marcial Pons, 2016, p. 23.

<sup>6</sup> RECALDE CASTELLS, A., «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (dirs.), en *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, Marcial Pons, 2015, pp. 46-47.

<sup>7</sup> Para un examen completo de los cambios experimentados en este artículo a lo largo de la dilatada tramitación de la LNM nos remitimos a ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J. M., «Los tratados internacionales en la nueva Ley de Navegación Marítima», en VVAA, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, Asociación Española de Derecho Marítimo y Dykinson, 2015, pp. 47-58.

nes de la LNM no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, con la salvedad de que alguno de sus preceptos establezca otra cosa.

Los apartados 2 y 3 de este art. 3 contienen las definiciones de los buques y embarcaciones de Estado y los buques de guerra.

De esta forma, se definen los buques y embarcaciones de Estado como «los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial».

Por su parte, los buques de guerra son aquellos «buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares». El buque de guerra es, por tanto, una subespecie de los buques de Estado.

Estas definiciones se repiten, casi literalmente, en las letras *g*) y *h*) del art. 2 de la Ley Orgánica 16/2015, de 27 de octubre, sobre privilegios e inmunidades de los Estados extranjeros, las Organizaciones Internacionales con sede u oficina en España y las Conferencias y Reuniones internacionales celebradas en España (en adelante, LOPI). La única diferencia de cierto relieve se encuentra en la definición de esta Ley Orgánica de los buques de guerra, que distinguiría entre los buques de guerra propiamente dicho y los buques auxiliares de estos. Esta diferenciación no deja de tener importancia de cara a permitir el acceso a los registros nacionales de buques de esos buques auxiliares, que en nuestro caso puede resolver algunos problemas que se han planteado cuando se han construido en España para su posterior exportación, lo que no va a suceder con los buques de guerra en sentido estricto.

Asimismo, estas definiciones perfeccionaron las que ya se contenían en la PLGNM, introduciendo en los textos los elementos que ya estaban en la Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar. En especial, en su art. 29 que contiene una definición de los buques de guerra, a la que no se correspondía exactamente la recogida en el art. 8 PLGNM.

Los elementos de la delimitación en la LNM de lo que son los buques o embarcaciones de Estado, como se dice en su memoria, «se establece de forma rigurosa, pues se exige que estos buques sean propiedad de la Administración Pública, o que la Administración los utilice directamente y que los dedique a la prestación de un servicio público de carácter no comercial». Esta delimitación rigurosa es la que después permitiría que el art. 15 LOPI admita la sumisión los tribunales españoles, sin que puedan hacer valer su inmunidad, de los buques de Estado cuando se estuviera siendo utilizados «para un fin distinto del servicio público no comercial». Esta excepción se delimita en torno a esa utilización empresarial de los buques de Estado y las responsabilidades que de ella se derivan, lo que lleva al último apartado de este artículo de la LOPI a afirmar que los buques de guerra y buques de Estado extranjeros gozarán de inmunidad a todos los efectos.

Lo que sí desapareció en el art. 3 LNM fue el apartado 4 que contenía el art. 8 PLGNM, en el que se remitiría al régimen general de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas para determinar la responsabilidad en que incurre la Administración Pública por los daños causados por los buques españoles de Estado. Regla que se consideró innecesaria, por lo que se suprimió.