

PUNTO DE VISTA

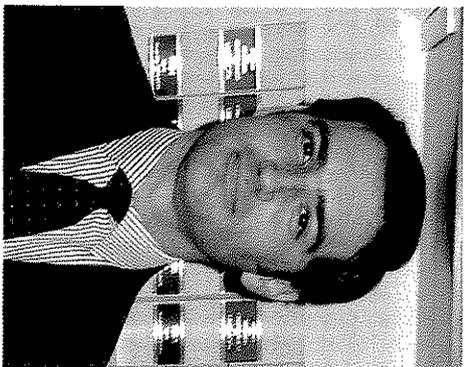
“Algo se mueve” en el Derecho Marítimo Mundial

Vivimos tiempos turbulentos y de cambio y, como no podía ser de otra forma, estos vientos de cambio han afectado a todos los sectores, incluido uno tan ligado a la tradición como lo es el Derecho marítimo.

El desplome del mercado de fletes a nivel mundial debido a la actual crisis económica, ha provocado una avalancha de incumplimientos de contratos de fletamento y de contratos de construcción naval que, sin embargo, no han derivado en un incremento proporcional de la litigiosidad sobre estas materias. Todo ello, por el arcaico y, sobre todo, costosísimo sistema de resolución de litigios que tiene su sede quasi monopolística en Londres.

A pesar de los esfuerzos de la Asociación de Árbitros Marítimos de Londres (LMAA) por intentar adaptarse a los tiempos con normas más flexibles como las Intermediate Claims Procedure (2009) o las Mediation Terms (2009) en conlaboración con la BIMCO, lo cierto es que cualquiera que esté en contacto con dicho mundo puede comprobar que gastos de por ejemplo, (incluidos abogados, peritos y árbitros) 100.000 Libras por pleitos de 400.000 USD son algo absolutamente intolerable en una crisis tan grave como la actual. Y no estamos exagerando ni un ápice.

Por ello, dicho monopolio jurídico está siendo objeto de importantes ataques. Por ejemplo, el enorme éxito que está teniendo en uso de la “Rule B” en los Tribunales Estadounidenses para el embargo rápido y efectivo de bienes con carácter previo a la interposición del litigio, que “hace la competencia” a medidas más tradicionales como el embargo de buques; o la novedosa doctrina del Tribunal Superior de Justicia de



Carlos Salinas Adelantado
Salinas Legal y Tributario

la Unión Eurpea en contra de las “anti-suit injunctions” de 10 de febrero de 2009.

No nos engañemos, es muy probable que Londres siga jugando un papel muy relevante en el Derecho marítimo por muchos años, sobre todo, por radiocar allí el mayor mercado reasegurador que es la Lloyd's. Pero la pregunta legítima que nos podemos hacer es: ¿qué papel debe jugar el Derecho marítimo español en estos tiempos de cambio? En mi opinión, la clave sería la “receta de las tres C”. Esto es, carga, costa y confianza.

La primera de ellas significa que, de una vez por todas, tenemos que asumir que España no es un país preferentemente de navieros, sino de cargadores. Salvo contadas y muy meritorias excepciones, lo cierto que España no cuenta actualmente con grandes grupos empresariales dedicados a la actividad naviera y si, por el contrario, importantes multinacionales que precisan de importar enormes cantidades de materias primas o que exportan grandes volu-

menes de productos elaborados. Por ello mismo, el Derecho marítimo español, sin ser nunca un Derecho “antiviero”, por supuesto, debe de ser un Derecho moderadamente orientado hacia la defensa del cargador. Por ejemplo, introduciendo en nuestro ordenamiento las Reglas de Hamburgo. O mimando la figura del “Transitario” empresario fundamental para que los cargadores, grandes o pequeños, puedan defender sus intereses frente a las Navieras. O penalizando a los consignatarios en beneficio de los navieros, como hizo la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007.

La segunda, es que si algo distingue a España de otros países marítimos es su extensísima línea de costa en la que, además, existen importantísimos Puertos comerciales. Es decir, que debe ser una tarea prioritaria de su regulación la atención de la Regulación Portuaria y, muy específicamente, de las Terminales Portuarias, que muchas veces son “el patito feo” del Derecho marítimo, cuando juegan un papel fundamental, sobre todo en España. O debe fomentarse España como “forum convinients” para los embargos preventivos de buques, no ratificando el Convenio de 1999.

Pero quizás lo más importante es transmitir confianza. El Derecho español ha tenido y tiene todavía a día de hoy un arcaísmo tal que ha provocado una enorme desconfianza en el exterior, viéndose España, a nivel jurídico, casi como una “república bananera”. Por ello mismo, es esencial la aprobación del Proyecto de Ley General de Navegación y del Proyecto de Ley de Transporte Terrestre que actualmente se encuentran en tramitación en las Cortes Generales, ya que van a suponer, a pesar de algunos defectos e incorrecciones, una

“No nos engañemos, es muy probable que Londres siga jugando un papel muy relevante en el Derecho marítimo por muchos años, sobre todo, por radicar allí el mayor mercado reasegurador que es la Lloyd's. Pero la pregunta legítima que nos podemos hacer es: ¿qué papel debe jugar el Derecho marítimo español en estos tiempos de cambio?”

imprescindible modernización del Derecho marítimo y de Transportes español que nos pueda poner de nuevo dentro de la órbita de los países marítimos “civilizados”. Nunca como una gran potencia, porque no nos lo permite ni nuestra flota, ni nuestro mercado asegurador, pero sí en un dignísimo papel secundario y en competencia con otros países como Francia, Italia o Alemania; que de forma poco ruidosa e inteligente están ganando algo de terreno al “gigante inglés”. Ya que llegar a niveles como China, Indonesia, Japón o USA son inalcanzables.

En definitiva, es importante que, lejos de particularismos y recuerdos de un pasado más o menos glorioso, exista una verdadera “política legislativa” del Derecho marítimo español para que pueda encontrar su “hueco” en el actual, convulso y globalizado mundo que nos ha tocado vivir; si no queremos quedarnos al margen siendo como somos, por nuestras características económicas y geográficas, un país que puede jugar un papel mucho más importante del que actualmente lo está haciendo.

EL ROMPEOLAS

La Universidad de la Vida

CÓMO SUPERAR CON ÉXITO LA PRIMERA ENTREVISTA LABORAL

Una comunicación deficiente, la impuntualidad, mentir o hablar de salario y vacaciones en la “primera cita” son cosas que no molan **PERO NADA** a la gente de “Recursos Humanos” (personajes desprecupados de estos asuntos, por lo que se ve...).



“¿No alíbe que el perfil de nuestro futuro negocio en el departamento de contabilidad ha de ser el de una persona intachable y rigurosa, con un salario del Compañero Gaila Empresa Rápido en la Psicología Profunda y el Cerebro Rico y Analítico de una Calculadora Surcoreana... ¿HA QUERIDO CLARO?”

¡¡COMO IGUERO QUE DOS Y DOS SON CINCO, SEÑORII

¡¡¡¡¡¡¡¡ CHANIIII



¡¡¡MUY IMPORTANTEE!!!
No olvide mostrarse en todo momento natural, sincero y...
¡¡¡¡¡¡¡¡ IRRELAJADO!!!

¡¡¡¡¡¡¡¡ ZONGIIII

¡¡¡¡¡¡¡¡ BLAMIIII

Por Enrique Hormigos