
ANUARIO DE DERECHO MARITIMO

DIRECTOR:
PROF. IGNACIO ARROYO

VOLUMEN XXVII

Instituto
Madrileño
de Desarrollo



Comunidad de Madrid
CONSEJERIA DE ECONOMIA Y HACIENDA

ARMONÍAS Y DESARMONÍAS ENTRE ROTTERDAM Y EL PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (*)

CARLOS SALINAS ADELANTADO
*Profesor titular de Derecho Mercantil
Universidad de Valencia
Abogado*

SUMARIO: 1. Planteamiento del problema. 2. Viabilidad del PLGNM después de la firma de las Reglas de Rotterdam. 3. España debería ratificar las Reglas de Rotterdam. 4. Pero ello no implica que sea necesario introducir grandes cambios al PLGNM. 5. Solución que se propone: a) Modificación del art. 314.2 del PLGNM. b) Modificación del art. 364 del PLGNM (contrato de manipulación portuaria). c) Ventajas.

1. Planteamiento del problema

Nos encontramos ante dos caminos paralelos. Por un lado, el proceso de elaboración de las Reglas de Rotterdam, culminado en la aprobación del Convenio de Naciones Unidas sobre transporte marítimo, total o parcial de mercancías, a partir del Grupo de Trabajo III de la UNCITRAL, llevado a acabo entre los años 2002 a 2009. Por otro, el proceso de elaboración del Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima, que tiene unos precedentes lejanos en los trabajos de la Asociación Española de Derecho Marítimo, varios Anteproyectos y finalmente en el Proyecto de ley apro-

(*) Ponencia pronunciada en la «Jornada sobre las Reglas de Rotterdam y el PLGNM» celebrada en el Colegio de Abogados de Madrid el 3 de diciembre de 2009 y organizada por la AEDM.

bado el 19 de diciembre de 2008, actualmente en tramitación en el Congreso de los Diputados.

Llegados a este punto, es necesario plantearse la siguiente cuestión: ¿Se puede aprobar el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (PLGNM), después de que España haya firmado las Reglas de Rotterdam?

2. Viabilidad del PLGNM después de la firma de las Reglas de Rotterdam

En esta cuestión encontramos opiniones encontradas. Existen a favor y en contra.

Respecto de las **opiniones en contra** de la viabilidad del PLGNM tras la firma española del Convenio UN o Reglas de Rotterdam, podemos enumerar sintéticamente las siguientes: a) Las grandes diferencias de concepción entre Reglas de Rotterdam y PLGNM; b) El carácter contradictorio de la opción del PLGNM por las Reglas de La Haya-Visby, y c) El PLGNM, como pasó con el Código de Comercio de 1885, nacería ya arcaico.

Por otro lado, entre las **opiniones a favor** estarían: a) El carácter autónomo de la legislación interna e internacional; b) La no necesidad de grandes cambios para adaptarlo a la nueva situación, y c) La posibilidad de perder una oportunidad histórica para modernizar nuestro Derecho de la navegación.

Ante estas opiniones encontradas, parece necesario plantear una cuestión previa: ¿Debería España ratificar las Reglas de Rotterdam?

3. España debería ratificar las Reglas de Rotterdam

Si bien es cierto que las Reglas de Rotterdam tienen defectos, como son su oscuridad y complejidad, la defectuosa técnica jurídica y algunas lagunas y errores, no obstante son más las virtudes que los defectos. Concretamente, destacaría las siguientes:

- Son netamente superiores a las Reglas de La Haya-Visby.
- Son más ambiciosas que las Reglas de Hamburgo, aunque con peor técnica jurídica.

- Libera al contrato de transporte de la dependencia del conocimiento de embarque. El conocimiento de embarque es, en la práctica, muchas veces un quebradero de problemas más que un documento que facilita el transporte. Basta recordar los problemas ligados a la entrega sin los originales y con firmas de *letters of indemnity*, el uso automático o por mera inercia frente a otras figuras, como *seawaybill*, con el inconveniente de la doctrina de nuestro Tribunal Supremo contrario a la aplicabilidad de las Reglas de La Haya-Visby a esta figura.
- Reduce drásticamente el carácter fragmentario de las regulaciones precedentes, lo que favorece la uniformidad internacional, pues sólo una parte pequeña de los conocimientos de embarque se regula en las Reglas de La Haya-Visby.
- Contiene una regulación más matizada, no tanto por proteger al pequeño cargador frente al porteador como por dar una regulación equilibrada y nada maniquea; por ejemplo: el régimen de responsabilidad del porteador (arts. 17 y ss. RR), la extensa regulación de las obligaciones de cargadores (arts. 27 y ss. RR) o el régimen de las partes controlantes (art. 55 RR) y destinatarios (arts. 43 y ss. RR).

4. Pero ello no implica que sea necesario introducir grandes cambios al PLGNM

A mi juicio existen tres razones que avalan el mantenimiento del Proyecto con la adopción de las Reglas, pues no hace falta introducir grandes cambios en el proyecto para lograr ese objetivo de armonía.

- a) La primera razón se debe a la autonomía entre el PLGNM y las Reglas de Rotterdam, la primera como norma interna y la segunda como norma de origen internacional. Se trata, en efecto, de un tema recurrente en los distintos Anteproyectos de Ley General de la Navegación Marítima y hay que evitar caer en el error de la Ley de Transporte Marítimo de 1949. Además, nada impide que la normativa meramente interna tenga unos principios y que la normativa internacional tenga otros.

- b) La segunda razón es que no hay tantas diferencias entre PLGNM y Reglas de Rotterdam. Por un lado, hay que recordar que los Anteproyectos partían de las Reglas de Hamburgo y que, a pesar del cambio ahora introducido más proclive a las Reglas de La Haya-Visby, lo cierto es que hay muchas normas de clara inspiración en las Reglas de Hamburgo; por ejemplo, el art. 315 PLGNM que recoge las figuras de porteador contractual y porteador de hecho; o la regulación expresa del retraso del art. 317 PLGNM, a diferencia de las Reglas de La Haya-Visby que ni siquiera lo cita. Por otro lado, el propio Proyecto contiene normas modernas que se asemejan a las Reglas de Rotterdam. Por ejemplo: el art. 255 PLGNM cuando indica que el fletamento de mercancías que puede no estar documentado en conocimiento de embarque; el art. 300 PLGNM que reconoce el conocimiento de embarque electrónico, desconocido en las Reglas de Hamburgo, o el art. 314.1 PLGNM que impone la aplicación imperativa del régimen de responsabilidad a destinatario no fletador, cuando sólo exista póliza de fletamento y no se hayan emitido conocimientos de embarque.
- c) La tercera razón es que las Reglas de Rotterdam afectan sólo a una parte, aunque importante, del PLGNM. Básicamente, al contrato de fletamento (arts. 253 y ss. PLGNM) y no a muchos de dichos preceptos; y al contrato de manipulación portuaria (arts. 359 y ss. PLGNM).

5. Solución que se propone

Como hemos manifestado nuestra posición favorable a las Reglas de Rotterdam y al mismo tiempo denunciado la necesidad de algunos retoques al PLGNM en aras de una mayor armonía entre ambas regulaciones, proponemos dos soluciones técnicas. A nuestro juicio, bastaría con modificar los arts. 314.2 y 364 del PLGNM en el sentido siguiente:

a) *Modificación del art. 314.2 del PLGNM*

Propongo la siguiente redacción:

«Los contratos de transporte marítimo de mercancías nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque, se regirán por el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte o cualquier Norma Internacional que la sustituya en el futuro y esta Ley».

La referencia expresa a las Reglas de La Haya-Visby es porque es el Convenio actualmente vigente, referencia que sería sustituida si cambia la norma internacional. Si finalmente las Reglas de Rotterdam entran en vigor y España es de los países ratificantes, se homogeneizaría en gran medida y de forma conjunta con la ratificación y entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam, tanto la norma internacional como en gran medida la norma interna en cuanto al régimen de responsabilidad. Habría una derogación tácita de bastantes preceptos del Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima para los supuestos incluidos en el ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam.

b) *Modificación del art. 364 del PLGNM, contrato de manipulación portuaria*

La redacción que se propone es la siguiente:

«1. Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías prevista en el artículo 4.5 e) del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque o de la normativa internacional que la sustituya (...):

A) En los casos de pérdida o daño en las mercancías limitada a una suma de 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto».

c) *Ventajas*

La solución propuesta ofrece varias ventajas. Una primera es que no implica la necesidad de introducir grandes cambios en la tramitación parlamentaria de la Ley. Y la segunda es que no prejuzga si, finalmente, entran o no en vigor las Reglas de Rotterdam, ni tampoco afecta al momento de su vigencia, pues es una incógnita cuándo se van a alcanzar las 20 ratificaciones necesarias para

la entrada en vigor en el plano internacional, según exige el art. 94 Reglas de Rotterdam. La tercera ventaja es que permite una mayor uniformidad normativa entre norma interna e internacional, y adaptación si entrasen en vigor las Reglas de Rotterdam. Concretamente quedarían incluidos los supuestos sometidos al ámbito de aplicación de las Reglas de La Haya-Visby o del tratado que lo sustituya y los también supuestos de transporte nacional. Y los demás casos, se aplicará el PLGNM, o la ley en su totalidad, si finalmente se aprueba.