

Opinión

Una norma moderna para la Navegación Marítima



A FONDO

Eduardo Albers

Hoy, 25 de septiembre de 2014, entra en vigor la nueva Ley de Navegación Marítima (Ley 14, de 24 de julio de 2014). Con ello, finaliza definitivamente la vigencia del Libro III del Código de Comercio que, desde el año 1885, ha gobernado en España las relaciones marítimo privadas entre comerciantes. Mucho tiempo ha pasado y mucha literatura jurídica se ha vertido en torno a los 297 artículos que lo integran bajo la rúbrica "del Comercio marítimo". Anacrónico, desfasado, regulando instituciones en total desuso, como el préstamo a la gruesa, y centrando su regulación en una realidad de la navegación totalmente superada, casi desde su promulgación, el Libro III del Código se ha resistido extraordinariamente a caer y a ceder paso a normas más modernas y actuales.

Cierto es que esta resistencia se ha debido en parte al proceso de uniformidad internacional del Derecho marítimo, con la promulgación y ratificación por España de Convenios internacionales, que han convivido con el Libro III, aunque no de forma pacífica.

La Ley de Navegación, que hoy comienza su vigencia, implica un cambio muy sustancial en nuestro Derecho marítimo; como nos recuerda su Exposición de Motivos, se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional. El texto aprobado es el resultado de un proceso legislativo que ha durado casi una década, sin considerar los intentos anteriores para conformar leyes sectoriales en materia de contratos de utilización de buques, o de seguro marítimo. El proyecto fue aprobado tras dos estancias previas en el Parlamento en anteriores legislaturas; finalmente ha visto la luz aunque no sin ciertas dificultades.

Carencias

La nueva norma acomete proceso de reforma, codificación, actualización y coordinación del Derecho Marítimo español e internacional, tratando de superar carencias previas. Su técnica legislativa general es la de la remisión a los convenios vigentes en cada materia, con una vocación unificadora que aúna los aspectos de Derecho públi-

co y privado de la navegación. En este contexto, la Ley de Navegación es clara en relación con la primacía de los convenios internacionales marítimos ratificados por España y vigentes en estos momentos, y con aquellos que puedan entrar en vigor en un futuro.

Por ello, el legislador ha tenido como uno de sus más complicados retos la sistemática y la incorporación de los citados convenios; entre ellos, los convenios sobre abordaje (Bruselas, 1910); salvamento marítimo (Londres, 1989); limitación de responsabilidad (Londres, 1976/1996); contaminación marina accidental causada por hidrocarburos persistentes (Bruselas, 1969/1992), o por combustibles de buques (Londres, 2001); privilegios marítimos (Ginebra 1993); embargo preventivo de buques (Ginebra, 1999); transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (Bruselas, 1924; Visby, 1968; Bruselas, 1979; Reglas de La Haya-Visby) o sobre contrato de pasaje (Atenas, 1974).

El día de hoy, que coincide con el día Marítimo mundial, tiene en España una importancia singular. Por un lado, cele-

Con la reforma de la ley, España se situará en un mejor lugar en el Derecho marítimo

bramos la bienvenida de la nueva norma en la confianza de que servirá para situar a España en un mejor lugar en el Derecho marítimo y para recuperar, en parte, y en la medida de lo posible, una jurisdicción que se daba por perdida; por otro lado, celebramos la despedida del Libro III del Código de Comercio tras casi ciento treinta años de vigencia.

Desde esta tribuna quiero rendir un pequeño y sencillo homenaje a esta norma de cabecera con la que nos hemos formado varias generaciones de abogados y que hemos utilizado para solventar disputas y controversias del Derecho marítimo doméstico y algunas de ámbito internacional. Sus textos, impregnados de un cierto romanticismo de la época, ceden ahora paso a normas técnicamente más complejas, que se ajustan más y mejor al ejercicio de la navegación del siglo XXI, pero que, también, nos dejan un poco más indiferentes pues no evocan recuerdo de tiempos de una navegación ligada a la aventura común.

Abogado. Miembro titular del Comité Marítimo Internacional.



(STANZ)

El blanco y el negro



EN PRIMER PLANO

Marco Bolognini

La visión maniquea de las cosas de la vida facilita, en general, la expresión de opiniones (que parecen fluir más naturales e instintivas), pero engendra monstruos y produce resultados catastróficos en la mayoría de los casos. Blanco o negro, sí o no, a la izquierda o a la derecha, la culpa es toda tuya y la razón, evidentemente, toda mía; en contra del postulado de Alessandro Manzoni, que veía imposible separar, con un corte limpio, el error y el acierto. La situación en Cataluña parece haber encallado, precisamente, en este *cul de sac* en el que la otra parte es enemiga y hay que montar barricadas o amenazar con reacciones proporcionadas, no sólo y no tanto por un teórico "fondo de la cuestión" de supuestos altos vuelos ético-morales vinculados a la añorada independencia o a la unidad nacional, según toque, sino más bien por un batido de inopia política y de falta de valores personales cuyo mix conduce al maniqueísmo plural y éste, sin remedio, a la contaminación de la opinión pública, que se ha visto obligada a decantarse a favor o en contra de un sí o de un no, exasperando otra vez una visión simplista de la complejidad de las cosas de la vida.

Lo cierto es que los líderes políticos han utilizado las artes maniqueas con notable habilidad y sin rémoras de ningún tipo. El primero entre ellos el *president* Mas, quien ha jugado desde un principio a polarizar la sociedad catalana sin profundizar en las consecuencias de sus actos, sin explicar al pueblo las repercusiones reales que tendría una posible independencia de Cataluña, mucho más allá de la cuestión circunstancial de la posible consulta.

Un burdo derbi

El no contar la verdad, toda la verdad, sobre los inmensos costes –personales, económicos, políticos e internacionales– que supondría la separación de España, lo ha suplido levantando la voz y transformando un tema tan complejo en un burdo derbi Madrid-Barça: o estás con unos, o estás con otros. A la hora de escoger equipo, es inevitable seguir lo que tripas y corazón te indiquen (que es lo que ocurre naturalmente en los deportes) y nunca la cabeza, para cuyo uso en una tesitura como ésta sería necesaria una cantidad ingente de informaciones, pormenores y profundizaciones que no se han querido proporcionar y compartir con la opinión pública.

El Gobierno español, por su parte, se ha escuchado princi-

palmente en la Constitución y, a partir de ahí, se ha encerrado en otro bastión al lado opuesto de la muralla. Los partidos nacionales han apelado a la legalidad y han ido consolidando sus posiciones para demonizar a toda una parte social en Cataluña.

Una vez más, la polarización del diálogo que se convierte en conflicto. La Constitución versus la autodeterminación. La duda que surge entonces es, ¿puede sólo el llamamiento a la aplicación fiel de las normas apagar los ánimos encendidos y los sentimientos más viscerales de los que apoyan a Mas en su huida hacia adelante? La respuesta, evidentemente, es negativa.

Llegados a este punto sin retorno, sumidos irrevocablemente en una confrontación (que en su día fue evitable) que mana de la poquedad política de los actuales liderazgos (unos más que otros), quizás convendría quitarse los antifaces y jugar limpio para sortear males mayores en un futuro próximo. Es mucho pedir, pero todos deberíamos reflexionar sobre un hecho incontrovertible del que informa la Historia de la Humanidad: en el cien por cien de los casos, cabrían razones para hacer y deshacer fronteras, aquí en España, en Italia, en Europa, en el mundo entero.

Me refiero a razones de todo tipo: étnicas, idiomáticas, religiosas, políticas e, incluso, orográficas. Es absurdo negarlo, como es absurdo defender que la Constitución todo lo motiva y todo lo arregla: no es así. Puesto que el devenir de la Historia obliga a reflexiones relativistas, debemos encontrar las motivaciones profundas para decidir qué postura adoptar, utilizando dos criterios fundamentales: el primero, discernir cuál es el rumbo que están tomando los acontecimientos macropolíticos de las últimas décadas y hacia dónde va el mundo, muchísimo más allá de los linderos de España y de Cataluña. El segundo, valorar los costes y los beneficios de una posible modificación de fronteras.

En ambos casos, veremos que la opción independentista queda básicamente desvirtuada: Europa va hacia una unión cada vez más sólida y sin barreras fronterizas, con un resultado final que debería ser la supervivencia de los Estados miembros como meros órganos administrativos locales; por el otro lado, y enlazando con lo anterior, los costes de la independencia (una vez más: todo tipo de costes) superarían con creces los presuntos beneficios, que tampoco han quedado nada claros.

En resumidas cuentas, no es ni mucho menos pecado mortal soñar con una Cataluña independiente, incluso puede ser algo plenamente legítimo, pero sí es gravemente anacrónico y su conseguimiento sería una falacia económica, social e histórica de gran porte.

Abogado

Los costes de la independencia de Cataluña superarían con creces los presuntos beneficios