

LA APLICACIÓN DE LA REGULACIÓN DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA SOBRE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE Y DE LOS CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN EN LOS SUPUESTOS INTERNACIONALES

Rafael ARENAS GARCÍA *

SUMARIO: I. Introducción. II. Contratos regulados en la LNM: 1. Contrato de arrendamiento de buque. 2. Contrato de fletamento. 3. Contrato de pasaje. 4. Contrato de remolque. 5. Contrato de arrendamiento náutico. 6. Contrato de gestión naval. 7. Contrato de consignación de buques. 8. Contrato de practicaje. 9. Contrato de manipulación portuaria. III. Régimen de los contratos marítimos internacionales: 1. Ley aplicable al contrato. 2. Aspectos excluidos de la *lex contractus*: A) Determinación de supuestos; B) Articulación de las relaciones entre diferentes contratos; C) Contratos de utilización del buque y auxiliares de la navegación y responsabilidad extracontractual. 3. Normas imperativas. IV. Conclusión.

RESUMEN: Este trabajo se ocupa de la determinación de los supuestos internacionales en los que resultará aplicable la normativa de la LNM en materia de contratos de utilización del buque y auxiliares de la navegación. La LNM se ocupa de una variedad de cuestiones en relación a estos contratos cuya proyección en los supuestos internacionales depende las previsiones de convenios internacionales, Reglamentos europeos y las normas españolas de DIPr autónomo. El legislador no ha tenido en cuenta de manera específica la aplicación de la LNM en el ámbito internacional, pese a que por la naturaleza de las materias objeto de regulación en la mayor parte de los supuestos la LNM se aplicará en virtud de la remisión que realicen al Derecho español las normas de conflicto.

PALABRAS CLAVE: DERECHO MARÍTIMO – CONFLICTO DE LEYES – NORMAS IMPERATIVAS – REGLAMENTO ROMA I – REGLAMENTO ROMA II – CONVENIO DE ATENAS – REGLAS DE LA HAYA–VISBY.

SUMMARY: Spanish Maritime Law on Contracts Relating to a Ship in its Use as Such and Contracts Relating to Auxiliary Services to Navigation: Its Application in International Cases

This paper deals with the determination of the international cases in which the rules of the LNM are applicable. Specifically, in which cases the rules on contracts relating to a ship in its use as such and

* Catedrático de Derecho internacional privado. Universitat Autònoma de Barcelona.

contracts relating to auxiliary services to navigation are applicable. The LNM addresses a variety of issues in relation to these contracts. The projection of this regulation in international cases is conditioned by international conventions, European regulations and Spanish domestic PIL. The legislator has not taken into account specifically the implementation of the LNM internationally, although because of the nature of the matters subject to regulation, in most cases the LNM will apply under the reference made to the Spanish law by the conflict rules.

KEYWORDS: ADMIRALTY LAW – CONFLICT RULES – LOIS DE POLICE – REGULATION ROME I – REGULATION ROME II – ATHENS CONVENTION – HAGUE–VISBY RULES.

I. Introducción

1. La Ley de Navegación Marítima (LNM) fue finalmente promulgada en el año 2014¹ tras un largo proceso de elaboración. El texto de 2014 toma como base la propuesta presentada en el año 2004 por una Sección Especial de la Comisión General de Codificación presidida por el profesor Justino F. Duque Domínguez e integrada por otros profesores, un notario, un registrador de la propiedad y mercantil y por el subdirector general de ordenación y normativa marítima², propuesta que, a su vez, era resultado de trabajos que se remontaban a los años 80 del siglo pasado³.

Un largo camino de preparación con un objetivo: modernizar la regulación en la materia contenida en el Código de Comercio de 1885 y que, como se ha repetido con cierta frecuencia, ya había nacido vieja⁴. La normativa española debía pasar de la regulación de la navegación a vela (y no se trata de una exageración, el Código de Comercio pensaba más en los buques propulsados por la fuerza del viento que en los que utilizaban el vapor para desplazarse) a la de los buques modernos, y de un tráfico marítimo aún escasamente internacionalizado y llevado por pequeños operadores, a la navegación marítima globalizada y dirigida por operadores mundiales que tenemos en la actualidad.

¹ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, *BOE*, 25–VII–2014.

² Sobre la composición de la Comisión *vid.* A. Emparanza Sobejano/J.M. Martín Osante, *yen id.* (coords.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Vitoria–Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006, pp. 21. Sobre la continuidad entre la propuesta de 2004 y la Ley vigente, *vid.*, M.A. Rueda Pérez, “Documentación y transmisión de buques, embarcaciones y artefactos navales en la nueva LNM”, *El Notario del siglo XXI*, 2015, nº 60, pp. 42–45, p. 42. Sobre los trabajos que llevaron al Anteproyecto de 2004 *vid.* R. Arenas García, “La propuesta de anteproyecto de ley general de navegación marítima”, *AEDIPr*, 2005, t. V, pp. 1252–1256 y referencias allí contenidas.

³ *Vid.* J.F. Duque Domínguez, “La modernización del Derecho marítimo español. La propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación”, en E. Beltrán/R. Lobeto/A.B. Campuzano (eds.), *La modernización del Derecho Marítimo Español. La Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 2005, pp. 17–32 y pp. 21–23.

⁴ *Vid.* J.F. Duque Domínguez, *loc. cit.*, p. 19.