

*La motivación* que me ha llevado a escoger el tema de **“La navegabilidad del buque en el régimen jurídico de la seguridad marítima”** me viene desde 1988, cuando terminé mis estudios de Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo con el *proyecto fin de carrera* “*El régimen de responsabilidad del transportista marítimo en el Código de comercio. Especial referencia a la navegabilidad del buque*” en la UCA. Por entonces realicé también allí el Curso Superior de Comisario Marítimo de Averías. Tras navegar en buques gaseros y congeladores y terminar de cursar mi Licenciatura de Derecho, aprobé el examen de Capitán de la Marina Mercante Española con la *defensa del trabajo* “*Manual de gestión de seguridad y emergencias en buques mercantes*”. En los últimos años he realizando labores de Inspector Náutico autorizado para buques de bandera panameña y liberiana y como comisario de averías por cuenta propia, a la vez que embarcaba como capitán -en diversos buques escuela y en buques mercantes- y ejercía la abogacía. Con estos antecedentes de estudios y profesionales no debe extrañar que decidiese escoger como tema de investigación para realizar la tesina del **DEA** el de la *obligación de navegabilidad en el campo de la seguridad marítima*.

A poco que nos acerquemos a cualquiera de las instituciones del Derecho marítimo -en la que directa o indirectamente intervendrá el buque-, nos toparemos con **la figura de la navegabilidad**, “*llave del sistema de la seguridad marítima*”. En la práctica, el “*Talón de Aquiles*” de armadores y navieros.

*La navegabilidad* es, en sentido amplio, el *buen estado de forma* que en particular se le requiere al buque para realizar una actividad marítima concreta (“*fitness for a particular purpose*” en el Derecho británico). Aunque la *seguridad del buque* está en el corazón de la *obligación de navegabilidad*, la *aptitud o buen estado requeridos al buque*, hacen referencia a otros aspectos conectados con la *eficacia para un determinado servicio* (concepción jurídico-pública) o con su capacidad para cumplir con el *fin propuesto* (noción jurídico-privada de la navegabilidad). Un **concepto amplio de navegabilidad** sería el de la “*especial aptitud e idoneidad que, desde todos los puntos de vista objetivos y subjetivos, debe reunir el buque para prestar operativamente con seguridad, eficacia y eficiencia la actividad o el transporte marítimo propuesto*”. Como se aprecia, el concepto gira en torno al propio *concepto de buque*. Y es que sólo será considerado jurídicamente *buque* aquel que posea la cualidad de *navegable*.

Desde la óptica del Derecho marítimo privado, vemos que en el fondo subyace una conexión íntima entre **la obligación de navegabilidad y el objeto esencial de los contratos: su finalidad**. Este anudamiento se proyecta en la vinculación del buque con la prestación prometida por el armador (ya sea de transporte oceánico o de remolque en aguas interiores).

El **objeto de la obligación de navegabilidad** es la *prestación de hacer* que jurídicamente se impone realizar al armador y al propietario del buque -“*Shipowners*”- (*v. gr.*, el arrendador a casco desnudo) y, en ciertos supuestos, al naviero que lo explota comercialmente (*v. gr.*, el fletador por tiempo que a su vez es prestador de una obligación de transporte). Dicha prestación permitirá finalmente a los distintos acreedores la

satisfacción de sus intereses particulares mediante el cumplimiento de la actividad marítima esperada. Otras veces (como ocurre, p. e., en los contratos de construcción), la obligación de navegabilidad irá implícita en la *prestación de dar*, en el comportamiento de entrega y traspaso posesorio del buque (consistente éste en la realización de los actos necesarios para que el acreedor pueda disfrutar pacíficamente de su uso). En algún caso particular como lo es el del seguro marítimo, suele requerirse que el buque sea navegable antes de la perfección del contrato, quedando establecida la obligación como un auténtico *presupuesto* o *condición* previa del contrato.

La *conducta* o *comportamiento* prometido por el deudor, sea de pura *actividad* - como *obligación de medios*- o consista además en la obtención obligada de un *resultado* determinado, exige el desarrollo de una actividad técnica esencial: *armar, equipar y aprovisionar el buque*. Unas veces se requerirá tal conducta al principio de la relación contractual (*obligación de navegabilidad inicial*) y otras, durante la ejecución de uno o varios contratos (*obligación de mantenimiento de la navegabilidad*). La superposición contractual durante la explotación del buque implicará forzosamente el solapamiento de distintas obligaciones de navegabilidad, con una pluralidad de *acreedores* y, en todos los casos, con el armador como *deudor*.

El obligado cumplimiento del *Código ISM* para la mayoría de los mercantes como nuevo estándar internacional de *gestión operacional del buque*, implica que ha aparecido un nuevo y exigente *criterio de navegabilidad* y responsabilidad marítima. Las condiciones de navegabilidad se han redefinido objetiva y subjetivamente. Los parámetros relativos a la *gestión operacional de la seguridad del buque* incluyen ahora los de *protección medioambiental*, y estos han de ser cumplimentados no sólo por las tripulaciones, también por los armadores y otros operadores. La nueva noción náutica parece tomar forma como especialidad separada del concepto técnico "*seaworthiness*" (sobre aspectos estructurales más propios de la *construcción naval*), de manera similar a como se entiende la navegabilidad del buque respecto a la carga ("*cargoworthiness*"). La necesidad de que el buque disponga de una tripulación competente y de la documentación necesaria implica el cumplimiento de toda una "*jungla*" de normas nacionales e internacionales, no sólo del Derecho marítimo privado sino de otras disciplinas como el Derecho laboral y administrativo. Aunque estrictamente podría hablarse de *navegabilidad legal o reglamentaria*, nos parece más oportuno fijarnos en el *factor humano*, en los aspectos relativos a la *gestión operacional del buque* ("*managementworthiness*"), porque hoy, la *seguridad marítima* ya no es responsabilidad única del Estado. Ahora ha pasado a ser compartida directamente por los armadores y navieros, quienes han de llevarla a efecto implantando los *Sistemas de Gestión de la Seguridad* en sus empresas y buques.

¿Pero, cuál es la relación exacta entre la *seguridad marítima* y la *navegabilidad del buque*? La interacción entre ambos regímenes podría representarse en forma de dos grandes conjuntos secantes con elementos comunes. El conjunto de la *navegabilidad* compartiría con el de la *seguridad marítima*: todo el subconjunto de la *seguridad del buque*; una parte muy importante del de la *seguridad de la navegación* "*safety*" y "*security*" (aspectos cuyo objetivo último es la protección del buque); al de la *seguridad del medio*

*ambiente marino* vinculada al buque; y, por último, a otros más generales asociados con la *seguridad de la vida humana* o el propio interés general de los Estados en el mantenimiento y cumplimiento de sus legislaciones internas e internacionales.

Este **control de la navegabilidad** por los Estados es hoy mucho mayor. El *contenido de las actividades inspectoras de buques nacionales y de buques extranjeros en puertos españoles*, se ha visto ampliado respecto de anteriores reglamentos. A la tradicional comprobación de cumplimiento de la normativa nacional e internacional en materia de *seguridad marítima* se suma el de la *prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida desde los buques*. Para su efectivo cumplimiento, se ha regulado el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración, estableciéndose los criterios para la *detención de buques* en el marco jurídico del *control de la navegabilidad por el Estado rector del puerto*. Paradójicamente, muchos de los conflictos en materia de navegabilidad se producirán en el ámbito interno de la empresa, cuando el naviero, haciendo economía a costa de la seguridad, *ordena al capitán* que se haga a la mar conociendo que el buque no reúne las adecuadas condiciones de navegabilidad. Nuestra legislación tipifica estos comportamientos como *infracciones muy graves* contra la seguridad marítima.

Tras el control del buque y cumplir su titular con cada una de las leyes y Convenios obligatorios (entre los que se destaca el **Convenio SOLAS**), se expedirán por nuestra Autoridad Marítima una serie de certificados y documentos (la lista es de más 30 certificados) cuya correcta tenencia le otorgará en principio la *presunción iuris tantum de navegabilidad* reglamentaria del buque. El cumplimiento de esta navegabilidad original se ha visto reforzado con la obligación solidaria expresa de capitanes, armadores y navieros de *mantenimiento permanente del estado del buque en condiciones* de navegabilidad.

Aunque se afirma que **la sensibilización social internacional** en materia de seguridad y prevención de la contaminación nació a finales del siglo XX a raíz de los continuos accidentes de buques petroleros ocurridos en las costas de Europa occidental (“*Torrey Canyon*”, “*Jakob Maersk*”, “*Urquiola*” o “*Amoco Cádiz*”), la realidad es que al finalizar la II Guerra Mundial ésta inquietud ya se había producido a causa de los más de 15.000 buques hundidos, de los cuales 5.800 eran buques mercantes aliados. De estos, el 10% fueron *buques tanque* hundidos en su mayoría en el Atlántico. Las últimas noticias sobre la contaminación provocada por la plataforma del Golfo de México (de crudo y de dispersantes), apuntan a que la Corriente del Golfo la está arrastrando ya hacia las costas europeas.

En el ámbito del **Derecho comunitario**, las lentas e insuficientes **políticas reactivas** del pasado en materia de *seguridad marítima* se están orientando (tras los accidentes del “*Erika*” y del “*Prestige*”) hacia la *evaluación de los riesgos*, con nuevas **políticas activas de prevención**. Para ello, la UE se ha dotado de una estructura orgánica y de apoyo institucional, adoptando medidas coercitivas como la *detención temporal* del buque o la *denegación de acceso* a los puertos de la UE de aquellos que presenten mayor riesgo de innavigabilidad. En cuanto al acceso de los buques necesitados de asistencia a *puertos o lugares de refugio*, parecen imponerse los criterios políticos ignorándose los más

elementales principios náuticos y el propio interés general. Quizás con un par de *lugares seguros* (uno en el Canal de la Mancha y otro en Finisterre) se minimizarían muchos daños.

Aunque este marco jurídico de la *seguridad marítima* pudiera ser el adecuado, el problema se encuentra en la búsqueda de mecanismos que garanticen su cumplimiento efectivo. Parte de la solución parece encontrarse entre las *funciones públicas y privadas* que realizan las *sociedades de clasificación*. En mi opinión, sería bueno tratar de objetivar una parte del riesgo que asumen estas sociedades y evitar toda tendencia que lleve a consecuencias negativas que disminuyan el estándar de *navegabilidad y seguridad de los buques* (clave en la construcción del *régimen jurídico de la seguridad marítima*), algo que, poco a poco, se está consiguiendo en este sector.

**Expuestas las principales conclusiones** de esta tesina del *DEA* permítanme que les manifieste que me encuentro ampliando el trabajo que acabo de resumir, empeño en el que desde hace meses me hallo. En mi opinión el presente estudio conceptual y del régimen jurídico de la navegabilidad de mayor contenido *jurídico-público*, se ha de completar necesariamente con el análisis de índole más *iusprivatista* de los contratos de *construcción y compraventa* y los de explotación del buque (*arrendamientos, fletamentos, remolque y pasaje*), siguiendo con el régimen de responsabilidad en el *transporte de línea regular* hasta las Reglas de Rotterdam. Habría de arribar antes, obligatoriamente, en los *elementos esenciales* comunes a todo contrato de explotación desde la óptica de la navegabilidad y en el específico *régimen de responsabilidad del transportista marítimo en nuestro vigente C. de c.* donde la obligación, como sabemos, toma derroteros que la diferencian de la impuesta por la mayor parte de las legislaciones. La tesis debería finalizar extrayendo las consecuencias derivadas de la innavegabilidad del buque en el particular campo de las *averías* y del *seguro marítimo*. Por supuesto, a lo largo del trabajo iríamos comparando el Derecho vigente con el de *lege ferenda* del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, muy interesante en materia de navegabilidad.

Espero poder informarles pronto de la redacción y publicación definitiva de la obra.

**Maximiliano Navas Garatea**

*Gabinete Marítimo Mercantil - Abogados maritimistas*

Licenciado en Derecho | Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo

Diploma en Estudios Avanzados en Derecho de los Transportes y de la Navegación

Abogado maritimista | Capitán de la marina mercante Comisario marítimo de Averías

Doctorando en Derecho

Tesis: "*La navegabilidad del buque y el Derecho marítimo*" (vol. I, *El régimen jurídico-público de la obligación*; vol. II, *El régimen jurídico-privado de la obligación*)