

LA UNIFORMIDAD DEL DERECHO MARÍTIMO, ¿LEYENDA O MITO?.

Desde los inicios del CMI en 1897 la Uniformidad en el Derecho Marítimo ha sido un objetivo fundacional, si no el principal. Prácticamente todos los Estatutos de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo recogieron fielmente ese mandato de promover la unificación de las leyes marítimas en el mundo. Las Naciones Unidas (la UNCTAD, IMO, UNCITRAL, destacadamente, lo continuaron. El Instituto Iberoamericano, en su fundación en 1987 en La Rábida (Huelva) recogió el mismo objetivo para el ámbito de los países iberoamericanos. A nivel internacional, en el sector marítimo mundial, el fin máximo de la UNIFORMIDAD de las legislaciones marítimas constituye un propósito esencial para la búsqueda no sólo de unas mismas leyes marítimas entre los países (unificación) sino, más aún, entre esos países y sus aplicaciones internas de no-extranjería (uniformidad). Ha llegado a figurar como base de interpretación de muchos Convenios Internacionales Marítimos (p.ej., las Reglas de Hamburgo, la Convención TM 1980, la Convención OTI 1991, las Reglas de Rotterdam, etc.). Realmente, "uniformidad" es una expresión insustituible e indispensable en todas las alocuciones de los dirigentes de las principales organizaciones marítimas en la actualidad. Y es un objetivo deseado por toda la comunidad marítima internacional. Es la "leyenda" del Derecho Marítimo.

Empero, los resultados de la búsqueda de la Uniformidad son muy desiguales 117 años después. Se logró la firma y entrada en vigor de un número importante de Convenios de Bruselas (promovidos por el CMI) y de las NN.UU. (promovidos por la IMO, UNCTAD, UNCITRAL, ILO y UNESCO), afectando a materias de Derecho Privado y Público, y la lista es amplia y exhaustiva. Sin embargo:

- no existe acuerdo sobre los métodos para lograr la Uniformidad (Convenios Internacionales, Reglas voluntarias, Leyes-Modelo, Derecho de Formularios, Recomendaciones de Organizaciones Marítimas, lex mercatoria), y las iniciativas no caminan juntas.
- los Convenios Internacionales tienen pocas ratificaciones y un éxito muy desigual.
- los Gobiernos prestan consentimiento para la firma de los Convenios Internacionales pero no los ratifican para conseguir la entrada en vigor de los mismos.
- hay defectos de coordinación y de falta de revisión entre los Convenios Internacionales.
- se producen muy diferentes interpretaciones en la aplicación judicial de las normas de los Convenios.

- no existe, apenas, a nivel internacional una metodología o una política de explicación y de aclaración de los Convenios Internacionales que entran en vigor para los Gobiernos firmantes.
- los intereses de los grupos Navieros impiden que algunos Convenios Internacionales progresen.
- los largos períodos de gestación de un Convenio Internacional suelen producir normas “de consenso”, más que de “buen Derecho”, y se forman regulaciones internacionales demasiado complejas y hasta incoherentes de difícil comprensión y posterior aplicación.
- no hay criterios uniformes sobre los requisitos de entrada en vigor de los Convenios ni sobre el alcance de las reservas.
- los primeros Convenios Marítimos sobre una materia no son utilizados como base para unificación con otros posteriores.
- sobre todo, no se ha asimilado aún la intervención del Derecho Público en la actividad marítima.

Ante los problemas enunciados, y otros más, no sirven de mucho las “campañas pro ratificación” de Convenios en paquete (de hasta 11) promovidas y lanzadas de forma conjunta por organizaciones internacionales varias (CMI, ICS, ISF) ya que no se abordan los problemas de fondo ni se inician contactos útiles con los Gobiernos.

Los resultados no son muy alentadores:

- De 192 Estados miembros de las NN.UU., en la actualidad, muy pocas Convenciones Marítimas han alcanzado un éxito general de adopción. Solamente, las de Derecho del Mar, Montego Bay, 1982 con 173 ratificaciones, la de la Organización Marítima Internacional (OMI) 1948 con 171 y el Convenio SOLAS 1974 con 163.
- Los Convenios de Derecho Público tuvieron mucha más aceptación que los de Derecho Privado en el siglo XX y parte del XXI, lo que indica la mayor preocupación de los Gobiernos por la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, la Seguridad en la Navegación y la Protección del Medio Ambiente. Así, los Convenios de Alta Mar 1958, del Mar Territorial y la Zona Contigua 1958, de la Plataforma Continental 1958, de Líneas de Carga 1966/88, de Medidas de Tonelaje 1969, MARPOL 73/78, SUA 1988, Reglamento de Abordajes 1972, INMARSAT 1976, Facilitación del Tráfico marítimo 1965, todos ellos con más de 100 ratificaciones.
- Las grandes catástrofes por accidentes con vertidos de hidrocarburos en el mar produjeron una máxima concienciación gubernamental a favor de la uniformidad

de una respuesta internacional. Así, el CLC69 con 110 ratificaciones, el PROL 92 (CLC 92) con 138, el BUNKER 2001 con 73 y el FUND92 con 122 reflejan esa preocupación y suponen el mayor ejemplo de uniformidad en material de Responsabilidad por daños al medio marino. Es decir, que sólo el ejemplo de los desastres ecológicos fue capaz de movilizar un esfuerzo mundial aceptable en torno a una legislación fundamentada en la responsabilidad objetiva, aunque limitada y no extensiva a daños consecuenciales o remotos. No obstante, desde 1996 no pudo progresar la Convención SNP de Londres, que había sido adoptada sólo por 13 países en 2010, lo que provocó un PROL de flexibilización que se espera logre un número inmediato de ratificaciones.

- En Derecho Privado el protagonismo único hasta 1978 fue del CMI, mediante los llamados Convenios de Bruselas. Así, el de mayor éxito fue el de Responsabilidad por Abordaje 1910, con 91 ratificaciones, siguiéndole el de Embargo Preventivo de Buques 1952, con 75. Una modesta aceptación tuvieron los de Jurisdicción Civil para casos de Abordaje 1952, con 66; el de Jurisdicción Penal para casos de Abordaje 1952, con 68; Limitación de Responsabilidad de Armadores 1957, con 48; el de Salvamento 1910, con 64; el de Pasajeros y Equipajes 1974, con 34; y el de Privilegio e Hipotecas 1926, con 28. Aunque su mayor logro fueron las Reglas de la Haya 1924, con 91 ratificaciones; el PROL de Visby 1968 con 30.
- La labor del CMI no fue sustituida con mayor éxito por las NN.UU. desde 1978, en materias de Derecho Privado. Así, el Convenio de Embargo Preventivo de Buques 1999 sólo ha logrado entrar en vigor con 10 ratificaciones actuales; el Convenio de Privilegios e Hipotecas 1993, con sólo 17; las Reglas de Hamburgo 1978, con 34 ratificaciones; el de Budapest 2000, con sólo 14; el Convenio de Salvamento Marítimo de Londres 1989, con sólo 61 (menos que su predecesor de 1910); el de Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas de Londres 1976, con 60 y su PROL 1996, con 46; el de Nairobi 2007 sobre Remoción de Restos aun no ha entrado en vigor, no habiendo pasado de 5 ratificaciones. Y las Reglas de Rotterdam 2008 tampoco han entrado en vigor, contando con 3 ratificaciones hasta la fecha.
- Las NN.UU. tuvieron su logro más importante, para efectos de Derecho Marítimo con la Convención de New York sobre reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras 1958, con hasta 150 ratificaciones. También, el Convenio OIT sobre el Trabajo Marítimo 2006, entró en vigor el 20 Agosto 2013 con 50 ratificaciones ya, lo que anticipa una máxima aceptación.
- Puede observarse que una serie de Convenios no vieron la luz de su vigencia internacional como fueron el Convenio de Polizones y Pasajeros Clandestinos 1957, el de Transporte Multimodal, Ginebra 1980, el de Responsabilidad de Operadores de Terminales Internacionales 1991, el Convenio de Transporte Combinado (The Tokio Rules) 1969, el de Responsabilidad de Operadores de Buques Nucleares 1962, el de Responsabilidad Civil en materia de Transporte marítimo de Materiales Nucleares 1971, el de Privilegios e Hipotecas de 1967, el de Registro de Derechos en relación con Buques en Construcción 1967, el de

Condiciones para el Registro de Buques 1986, y el de Artefactos Móviles Costafuera de 1977. No existió nunca proyecto alguno de Convención sobre Construcción Naval, sobre Sociedades de Clasificación, sobre Pólizas de Fletamento, sobre Seguros Marítimos, sobre Financiación de Buques, sobre Remolque Marítimo, sobre Practicaje a Buques, sobre Compraventa de Buques ni sobre Contratos de Explotación de Buques. Con éllo, en su conjunto, un gran territorio del Derecho Marítimo privado permanece dentro del ámbito contractual bajo el régimen de "freedom of contract" y alejado del proyecto de Uniformidad que se lleva a cabo mediante Convenios Internacionales Marítimos. El CMI, entre 1910 y 1978, mediante la serie de Bruselas preparó hasta 28 Convenios pero logró llevar a vigencia internacional sólo 10, mientras que dedicó empeño y trabajo a ensayos no-convencionales llamados "guías orientadoras", "principios de regulación", "reglas de liquidación", "reglas uniformes" y "ley modelo nacional" (así, Reglas Uniformes para Conocimientos de Embarque Electrónicos 1990, Reglas Uniformes sobre Cartas de Porte nominativas 1990, Voy-Lay-Rules 1993, Reglas para Valoración de daños por Abordaje 1988, Reglas York-Amberes 1994, Guías orientadoras sobre Daños por Contaminación de Hidrocarburos 1994, Ley Modelo sobre Piratería y Actos de Violencia Marítima 2001, Principios de Conducta para Sociedades de Clasificación 1998, Modelos de Cláusulas Contractuales para uso en Acuerdos entre Sociedades de Clasificación y Gobiernos, y entre Sociedades de Clasificación y Armadores, 1999; y más recientemente, Reglas Uniformes para la Constitución del Fondo de Limitación de Responsabilidad 2008, y Reglas Uniformes para uso en las Ventas Judiciales de Buques, previstas para aprobación en 2014. De este modo el CMI, cuyo liderazgo en el sendero convencional cesó en 1978 con la entrada de las NN.UU., en la actualidad trabaja como Consultor de NN.UU. para la elaboración de Convenios Marítimos pero, al mismo tiempo, combina esa primigenia misión con otros métodos de unificación, de carácter voluntario, que sustraen materias destinables a Convenios Marítimos y dispersan el esfuerzo internacional por la Uniformidad.

- También por la difícil transición CMI-NN.UU. el sector marítimo mundial se escindió entre intereses de cargadores y de armadores, dándose lugar a tensiones que han producido un verdadero caos, p.ej., en la esfera del transporte de mercancías. Efectivamente, en un campo que constituye más del 50% del Derecho Marítimo privado en la actualidad conviven hasta 9 regimenes de responsabilidad diferentes y de limitación (países que han adoptado las Reglas de la Haya solamente, países que adoptaron las Reglas Haya-Visby; países que adoptaron Haya-Visby-SDR, países de las Reglas de Hamburgo, países que tienen sus leyes nacionales, países que instalaron un régimen regional uniforme combinado Haya-Hamburgo, países que adoptaron el Convenio TM1980 por ley interna, países de miembros de FIATA que aplican las Reglas CCI-UNCTAD sobre Transporte Multimodal y países que no tienen regulación alguna). La UNCITRAL, junto con el CMI, ha buscado poner un orden a dicho caos por medio de las llamadas Reglas de Rotterdam 2008, que aún no han entrado en vigor. Es difícil que, si entran en vigor, alcancen el número de casi 100 ratificaciones de las Reglas de la Haya, y éllo explica por qué no avanza el proceso de vigencia de las

Reglas de Rotterdam. Si éstas entran en vigor el cuadro desuniforme se agravará porque se añadirá, a los ya mencionados, un nuevo régimen de Responsabilidad del Porteador (marítimo y puerta-puerta) ya que todo país que ratifique las Reglas de Rotterdam habrá de denunciar los Convenios de la Haya-Visby o de Hamburgo, según el caso y el mundo se dividirá aún más, salvo que las Reglas de Rotterdam consigan el nivel de aceptación general de, p.ej., las Reglas de La Haya, lo que es altamente improbable.

El anterior panorama, que aflora un estado deficitario evidente en la unificación del Derecho marítimo privado, nos provocará unas REFLEXIONES sobre: a) el modelo de legislación marítima que debe servir de eje al movimiento uniformador; b) el papel del Derecho Público en ese modelo, y c) la verdadera dimensión de la cesta uniformadora en el siglo XXI.

- a) Podemos compartir la idea, simple e histórica, de que el Derecho Marítimo del siglo XXI no puede ser, no es el mismo, que el de los siglos XIX y XX. La ciencia, la tecnología naval y portuaria, la evolución del tráfico y los cambios sociales son determinantes para enfocar la ordenación y regulación del tráfico marítimo con un criterio cambiante y de progreso evolutivo. Así como el Contenedor marcó desde la década de los 60, siglo XX, dos eras bien diferenciadas en el transporte de mercancías, un número de fenómenos similares nos ofrecen una realidad marítima diferente hoy. Los avances de la construcción naval, con sus buques “green”, doble-casco, los portacontenedores de gran capacidad de más de 12.000 TEUS, los OBOS, los Ferries Ro-Ro, etc.; los avances en logística portuaria; la ingente amenaza de los transportes de mercancías peligrosas y de sustancias nocivas, con recientes desastres ecológicos como el del “Prestige”, la simplificación de documentos (EDI, por vía electrónica) y de trámites, y muchos más, son factores que obligan a adaptar al Derecho Marítimo a nuestro tiempo, a la década 2015-2025. Esto nos parece indiscutible.

Pero no parece que tal mentalidad gobierne los criterios de los legisladores del siglo XXI que, p.ej. con motivo del Convenio de 2008 Reglas de Rotterdam, tomaron como fundamento de la Responsabilidad del Porteador el régimen del Convenio de La Haya de 1924. Las iniciativas convencionales no están coordinadas y debiendo proceder de las NN.UU. no siempre persiguen los objetivos-madre sentados por la OMI: seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación y protección del medio ambiente marino, como son los casos del Convenio de Nairobi 2007, sobre Remoción de Restos, que no se aplicará en aguas territoriales, las Reglas de Rotterdam de 2008 que ofrecen espacios desregulados (opting-in, opting-out), el Convenio de Embargo Preventivo de Buques 1999 que no incluyó consideración alguna sobre la obstrucción de buques embargados y abandonados en puerto, dejando de forma facultativa la exigencia de fianzas para el embargante. La abolición del crédito marítimo privilegiado del “proveedor de buques” y la no inclusión de los gastos de salvamento sin éxito (“safety net” del Convenio de Salvamento 1989) en el Convenio de Privilegios e Hipotecas 1993 no fueron medidas realistas, como tampoco lo fue la eliminación del crédito del “suministrador de combustible” en

los supuestos de compra por el Fletador en el Convenio de Embargo Preventivo de Buques 1999. La ficción jurídico-procesal de la “canalización” de responsabilidad hacia el Naviero propietario del buque causante en los CLC92 y SNP96 (PROL 2010), a diferencia del BUNKER2001, constituyen hoy día un ejemplo de anacronismo que persiste desde el “Torrey Canyon”. Por ésto el cuerpo de Derecho Marítimo con el que hoy contamos no es un cuerpo integrado y coherente, sino una relación fragmentada de propósitos de distinta fuente, marca y signo. El Derecho Marítimo Privado habita aún, y muy profundamente, en las aguas del “freedom of contract”, alimentado por la jurisprudencia europea en materia de contratos estándar y doctrina de los grandes riesgos (Convención de Lugano). No se ha avanzado en los derroteros de sumisión al Derecho Público (como sucede con el casi inatacable principio del derecho de limitación de la responsabilidad del Naviero), ni se ha abordado las concomitancias e interferencias con normas de ordenación y seguridad, Derecho de la Competencia, regulaciones portuarias, normativas fiscales y Registros abiertos, eliminación de buques subestándar y seguros marítimos, etc., etc., es decir no se ha iniciado aún una necesaria visión de conjunto a partir del buque, que con el transporte multimodal ha convertido al Derecho marítimo en parcialmente terrestre (y no la parcialidad marítima de excepción, como ensayan las Reglas de Rotterdam). Tenemos un Derecho Marítimo diferente, que en el siglo XXI tiene carácter integrado y multidisciplinar. Lo que la OIT ha demostrado con su Convenio de 2006 sobre el Trabajo Marino, que penetra todas las ocupaciones que envuelve el tráfico, y ha sorprendido a todos por su diaphanidad, no obstante su prudencia en cuanto a vis obligatoria.

Es necesario construir y preparar el “Derecho Marítimo del siglo XXI”. De una manera y con un enfoque coherente, que represente tanto los institutos jurídicos vigentes aún como los que necesita el tráfico moderno en función de unos objetivos definidos y globales. Hemos de abandonar la política de listados de temas o de materias aún no tocados, porque no todas las novedades han de ser objeto de uniformidad internacional, y hemos de emprender el debate del tipo de Leyes Marítimas que el mundo precisa con carácter internacional uniforme para un comercio y una navegación más seguros y más respetuosos con el medio ambiente. Será cuestión prioritaria analizar y debatir si las otras vías de búsqueda de uniformidad, como son las Reglas voluntarias, las leyes-modelo, el Derecho de formularios y hasta la *lex mercatoria* han de convivir, de forma alternativa, con los Convenios Internacionales o si la solución del Tratado Internacional ha de ser escogida como preferible y dominante. En el seno del CMI el “Planning Committee” es encargado de sugerir los temas y las cuestiones jurídicas que deben estudiarse internamente para llegar a una propuesta de ley modelo, de reglas voluntarias o de Convenio Internacional. Esa labor de estudio no se da, con carácter regular y permanente, en la OMI ni en la UNCITRAL, por lo que las propuestas que vienen del CMI tienen gran valor y casi único señuelo. De ahí que parezca oportuno que el CMI inicie el gran debate sobre el “Derecho Marítimo del siglo XXI” e invite al mismo a las Organizaciones Marítimas y, por supuesto, a los órganos de las NN.UU. Será, a nuestro entender, imprescindible la dirección de un “High Standing Legal ISC” que debería velar por el

acercamiento de las instituciones marítimas del Common law y del Derecho Civil, orientar los fines de toda reforma de anteriores Convenios, que deberán ser revisados, y del estudio de normativas integradoras de los Derechos Público y Privado con un denominador lineal que no podría ser otro que el bien común de la Humanidad y la prosecución de los objetivos destinados a la creación de un marco jurídico de “orden público internacional marítimo”, que sirviera de base de contraste y validez para toda ulterior normativa y que, sobre todo, sirviera para una mejor interpretación, deseablemente también uniforme, del Derecho Marítimo convencional por los Tribunales de Justicia y Árbitros que hayan de conocer de las controversias.

En la Universidad los programas docentes habituales aún nos enseñan una faz sistematizada y fragmentada del Derecho Marítimo, en formato de “piece-meal” o de “menú a la carte”. El Buque y su naturaleza; la propiedad del buque; el contrato de construcción naval; el Naviero, el Capitán y los auxiliares; la financiación de buques, los Privilegios y la Hipoteca naval, el Embargo Preventivo de buques; los Contratos de Explotación de buques (arrendamiento y fletamento); el Contrato de Transporte Marítimo y el Transporte Multimodal; los Accidentes en la Mar, el abordaje, la varada, otras averías, el salvamento marítimo, la Avería Gruesa; el contrato de Remolque y de Practicaje; la Contaminación marina; las operaciones portuarias, los contratos de agencia marítima, estiba y manipulación, el depósito en Terminales de carga; la Limitación de Responsabilidad del Naviero; los Seguros Marítimos; Remoción de restos y hallazgos en el Mar; Jurisdicción y Arbitraje. Con notables variantes gracias al genio y espíritu innovador de ciertos ensayistas y docentes, los contenidos del Derecho Marítimo privado se revelan de forma segregada e imparten sin establecer interrelación con otras disciplinas que intervienen a diario en el tráfico y sin acometer una vinculación interna de todos los elementos, reales y personales, en los hechos que componen el comercio marítimo. Ese Derecho Marítimo “clásico” suele ser tomado como fuente de inspiración para la redacción de Leyes Marítimas en países varios. Un accidente por corrimiento de la carga con resultado de zozobra del buque y daños a personas y al cargamento no se puede explicar sin un enfoque en profundidad de la misma etapa de construcción, de la intervención de la Sociedad Clasificadora, del estado de conservación y de navegabilidad del buque, de los controles de inspección por el Estado Rector del Puerto, de las condiciones de empleo de la tripulación, de las operaciones de carga y estiba, de la vigilancia a bordo, de los posibles auxilios y de la actuación de los Seguros, entre otros prismas de análisis.

Así, en cierto modo, el Derecho Marítimo Internacional habría de hacerse unívoco y univalente para lograr ser auténticamente uniforme, pero propuestas polivalentes, mixtas imperativas-dispositivas, inconexas con otras implicaciones jurídicas, novedosas que se quedan en lugares baldíos, proliferación de reglas voluntarias, etc. y otros ejemplos de dispersión no ayudan ni se encaminan al fin de la Uniformidad, aunque se hagan grandes convocatorias al efecto. Necesitamos un MODELO de legislación marítima de validez internacional que pueda ser uniformado por países que entienden no sólo los contenidos sino que

aceptan comprometerse con los objetivos, como sucede, p.ej., con los Convenios CTM 2006 y SNP96/2010.

- b) El papel del Derecho Público se nos antoja que es hoy indiscutible. La realidad trágica de los accidentes marítimos ha abierto el camino de esa intervención desde 1914 durante cien años.

Los grandes accidentes ocurridos en el mar han producido la preocupación y actuación de los Estados a nivel internacional, es decir, a través de la OMI a favor del interés y salud de los ciudadanos. El desarrollo de esta intervención pública, por medio de instrumentos internacionales de Derecho Público de carácter disuasorio, preventivo y sancionador ha sido imparable en el último siglo y esa intervención del Estado se presenta hoy como una garantía de protección de la vida humana en el mar y del entorno marino de naturaleza imprescindible.

Así, del hundimiento del "TITANIC" emergió el primer convenio SOLAS, Londres 1914. Del "TORREY CANYON" en 1967 surgieron los Convenios destinados a mitigar la contaminación del mar por vertidos de hidrocarburos: el CLC 69, al Convenio del Fondo 1971, el Convenio sobre intervención en Alta Mar en casos de accidentes 1969, el Convenio sobre prevención de vertidos 1972, Convenio MARPOL 1973/78, Convenio SOLAS 1974. De los desastres del "OLYMPIC BRAVERY", 1976, y "AMOCO CADIZ", 1978, salen el Convenio STCW 1978 y el CLC-PROT 1984. De la catástrofe del "TANIO", en 1980, resulta el Convenio de Londres sobre el Salvamento Marítimo 1989. Del "HERALD OF FREE ENTERPRISE", 1987, las normas de seguridad en los buques de pasaje RO-RO. Del famoso "EXXON VALDEZ", 1989, nace la OPA 1990 norteamericana, el Convenio OPRC 1990, los CLC-PROT y FUND-PROT 1992 Y EL SCTW 1995. Del "AEGEAN SEA", "BRAER" y "SEA EMPRESS", resultan los LLMC y HNS 1996, el Código ISM (SOLAS) 1998 y el BUNKERS 2001. De los sucesos del 11/9 y del hundimiento del "NIEMBURG", se llega al Código ISPS (SOLAS) 2003. Del "PRESTIGE", en noviembre 2002, nace el tercer suplemento al FUND-92 o SUPERFUND. Del "ESTONIA" y "AL-SALAM BOCACCI 98", finalmente se concluye el ATHENS-PROT 2004 relativo a Pasajeros y su Equipaje. En Julio 2007, en Nairobi, el Convenio sobre Remoción de Restos naufragados. La OMI culminó en 2010 en Hong-Kong un Convenio regulador del RECICLAJE DE BUQUES para controlar una actividad de desguace de buques en la que se producen fuertes pérdidas de vidas humanas.

A estos Convenios hay que añadir los relativos a la protección de los recursos marinos y a la explotación del subsuelo marino y la plataforma continental: UNCLOS I y II. Y nuevos instrumentos como los PROT 2005 al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la navegación marítima y de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Y no puede olvidarse el Convenio de París 2001, de la UNESCO, sobre protección del Patrimonio Cultural Sumergido.

Este abundante cuerpo normativo internacional sustentado, principalmente, por las NN.UU. ha de complementarse, por vía de normas de desarrollo, por un inmenso receptáculo de leyes regionales supranacionales y leyes internas de los Estados, con lo que las Autoridades Públicas de los Estados miembros ejercen el poder coercitivo de cumplimiento de las normativas. Los medios de vigilancia, ordenación, guardacostas, formación, control marítimo, financiación, autorización y concesión, y de régimen sancionador son hoy elementos necesarios para la consecución práctica de un Derecho Marítimo responsable ante una actividad de tráfico de personas y cosas en el medio marino, que con frecuencia se torna peligrosa.

Con el primero de los Convenios SOLAS la comunidad internacional se propuso proteger la vida humana en el mar, es decir, las condiciones del hombre a bordo de los buques, la evitación de accidentes y el salvamento de vidas en casos de peligro destinando un largo proceso normativo a la seguridad a bordo, que aún continúa con capítulos añadidos y modificaciones al SOLAS 74. Las condiciones de seguridad en el buque y en la navegación, sobre todo en los transportes de productos peligrosos y nocivos (hidrocarburos, sustancias, carburantes y cargamentos nucleares) ha sido máximo objeto de los Estados entre los años 1969 y 2007 a través de la OMI y a nivel regional/nacional. La protección y seguridad del medio ambiente marino es otro objetivo definidor de las iniciativas internacionales a partir de los grandes desastres ecológicos. Iniciada con el "Torrey Canyon", hoy día no es concebible una legislación internacional marítima que no respete el medioambiente frente a los riesgos de la navegación

El otro gran objetivo, surgido a partir del 11/9, es el de la protección de personas en, y en relación, con el buque frente a riesgos de terrorismo y actos criminales, que produce el nuevo capítulo 12 del SOLAS conocido como Código ISPS y conduce a múltiples iniciativas sobre control y registro de contenedores en los puertos. Así como, en la Conferencia de Londres de 10-14 Octubre 2005 sobre revisión de los tratados SUA, se adoptan dos Protocolos sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y contra la seguridad de las plataformas fijas situadas en la plataforma continental.

Estos grandes objetivos internacionales de seguridad de la vida humana, seguridad de la navegación y protección del ecosistema marino constituyen los parámetros fundamentales de toda la producción legislativa marítima internacional desde la segunda mitad del siglo XX, así como en el actual. La labor de la OMI ha sido incesante e incansable en la persecución de tales fines. Su Comité de Seguridad Marítima, conocido por MSC, lidera la preparación de potenciales acuerdos internacionales, que se han venido alcanzando en materias conexas, como p.ej.:

- El Convenio de 1979 y sus enmiendas 2004 sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR).

- Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, enmiendas 2004.
- Protocolo 1988 y enmiendas 2004 al Convenio sobre Líneas de carga 1966.
- Enmiendas 2004 al Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad 1994.
- Enmiendas 2004 al Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF).
- Enmiendas 2004 al Código Internacional para la construcción y equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG).
- Código internacional de gestión de la seguridad operacional y la prevención de la contaminación (Código ISM o IGS), enmiendas 2004.

Y otras.

El flujo de disposiciones, de obligado cumplimiento, es de gran magnitud y supone para los Estados, tanto del país de abanderamiento como del rector del puerto, un notorio esfuerzo de exigencia y vigilancia a través de su ordenamiento administrativo interno, con carácter coercitivo-sancionador.

No obstante, no tenemos aún un BUQUE SEGURO, ni un BUQUE ECOLÓGICO, ni se han alcanzado logros en áreas de construcción naval, clasificación de buques, gestión y transparencia en la empresa naviera, coberturas obligatorias de seguros, etc., en los que indefectiblemente el Derecho Público habrá de penetrar a fin de llevar a buen término los indicados objetivos, todos ellos exigidos por el bien común de la humanidad.

La uniformidad del Derecho Marítimo ha sido una gran frase desde hace más de un siglo al efecto de expresar el deseo de disponer de leyes iguales o semejantes en los países que forman el concierto internacional. Al cabo de una rica y copiosa experiencia, los resultados son casi dramáticos y a la vista están. No es fácil, ni a veces posible (por ej. EE.UU), lograr una misma voluntad de consenso internacional. Menos aún parece que lo es conseguir la ratificación y posterior puesta en vigencia interna de los Convenios marítimos, con la lógica denuncia de otros anteriores que resultarían incompatibles. La uniformidad a nivel internacional sólo está hoy sostenida por la legislación de interés público en pro de la seguridad marítima y protección del medioambiente, por lo que la OMI y los grandes bloques regionales, como la UE y la ASEAN, son sus verdaderos impulsores. Es así que el Derecho Público, o la intervención del Estado en el tráfico marítimo, se convierte en auténtico motor de la uniformidad jurídica.

- c) Pero, uniformidad ¿en torno a qué?. Ya creemos superado el afán de producir leyes iguales cortadas por un mismo patrón, porque los egoísmos nacionales lo impiden y no se consigue mucho más que un deficiente “law of compromise”. Quizás el futuro nos deba reunir en torno a realidades esenciales. Así, debería existir uniformidad en torno al BUQUE SEGURO Y ECOLÓGICO, interviniendo a tal fin desde los procesos de construcción y clasificación hasta los de su desaparición y reciclaje; en torno a LA EMPRESA MARÍTIMA SEGURA RESPONSABLE, regulando a favor de la transparencia de titularidad, del registro de actividades y cargas, del intercambio de información entre aseguradores, de la prevención privada selectiva, de los controles sobre “tripulaciones de conveniencia”, etc.; en torno a la cooperación internacional sobre PROCEDIMIENTOS DE CONTROL E INSPECCION de buques substandard, unificando sistemas de actuación y persecución; en torno a LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES MARÍTIMOS, favoreciendo patrones internacionales de encuesta y de planes de contingencia y monitorización; y últimamente, en torno al TRANSPORTE MULTIMODAL Y LA LOGISTICA EN LOS PUERTOS Y CENTROS DE DISTRIBUCION DE MERCANCIAS, que las perspectivas de mayor fluidez de intercambios de tráfico y de mayor conectividad parecen imponer a partir de extraordinarios desarrollos como la ampliación del Canal de Panama. Estos aspectos, que entendemos son uniformables, responden a aquéllos objetivos sobre los cuales la comunidad internacional de países con intereses marítimos podría estar dispuesta a ponerse de acuerdo.

Lo demás, el largo camino por alcanzar un mundo de leyes marítimas uniformes en el Derecho Privado es poco realista, aunque los esfuerzos en tal sentido parezcan encomiables y respetables, sobre todo partiendo de frentes alejados y dispares, todo lo cual ha dado lugar a una desuniformidad de interpretación de los Convenios Marítimos por los Tribunales de los distintos países, como puede observarse a través del análisis de jurisprudencia, mediante database, realizado en el seno del CMI dirigido por el Prof. Francesco Berlingieri para 10 Convenios en el periodo 2000-2006.

De ahí que concluyamos que la Uniformidad del Derecho Marítimo pase por horas bajas y que pueda pasar de “leyenda” a “mito” si no se racionaliza el empeño, se simplifica el objetivo y, sobre todo, se dota de un modelo al proceso pensando más en el tráfico marítimo moderno y en las preocupaciones lógicas de los Gobiernos que en alcanzar y trabajar a machamartillo consensos sobre temas que, por carecer de importancia prioritaria, son muy sensibles a la discrepancia de intereses y opiniones. La desuniformidad avanza más deprisa que la uniformidad y deberían economizarse los largos periodos de gestación de Convenios (10-15 años), mediante una mayor confluencia previa de objetivos y de vocaciones comunes en torno al Derecho Marítimo. Esa confluencia, que incluiría una labor de revisión y limpieza de normativas preexistentes, habría de tener lugar en el CMI y las NN.UU., con la colaboración de la BIMCO, ICS, ISF, ICC, IUMI, IIDM, etc., etc., es decir de los organismos interesados que probablemente necesitan más un liderazgo y una propuesta clara de legislación marítima que

una llamada a hacer campaña por la ratificación de “paquetes” de Convenios Internacionales Marítimos.

Jose M. Alcántara
Panama y Madrid.