

EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES EN LA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

La reciente Ley de Navegación Marítima de fecha 24/07.14, publicada en el BOE 25.07.14 pretende llevar a cabo una amplia y profunda reforma del Derecho marítimo español, intentando abarcar todos los aspectos en la regulación de la materia de la navegación marítima y tratando de uniformar la muy diversa normativa nacional e internacional de aplicación.

Entre otras figuras contiene el régimen jurídico del embargo preventivo de buques, que remite al Convenio Internacional de Ginebra de 12.03.99 cuyas normas viene a completar, remitiendo en todo lo no específico a la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Será aplicable tanto a buques como a embarcaciones no contemplando su aplicación a los denominados artefactos navales o las plataformas fijas.

En esta nueva Ley se establece una serie de novedades entre las que se encuentran las siguientes:

1.- La medida cautelar del embargo preventivo de buques conllevará necesariamente la **inmovilización** del buque en el puerto donde se encuentre o en su caso en el puerto de arribada.

Queda asegurada la detención efectiva del buque a través de la Capitanía Marítima **sin necesidad de acreditarse el crédito marítimo ni el peligro por mora procesal y la urgencia** (que se presume).

2.- No podrá solicitarse el embargo preventivo para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o de un laudo arbitral ya dictado, sin especificarse que la sentencia o el laudo sean o no firmes por lo que habrá que entender que no será posible plantear el embargo preventivo incluso aunque la sentencia o laudo no hayan adquirido la firmeza, en cuyo caso, corresponderá el embargo ejecutivo de forma provisional o bien definitiva según los distintos supuestos.

3.- La **competencia** para decretar el embargo corresponde al Juzgado que tenga competencia objetiva para conocer la pretensión principal o el del puerto o lugar en que se encuentre el buque o a aquel al que se espera que el buque arribe, a elección del actor.

Existe, como puede comprobarse una diversidad de opciones para el demandante, lo que le facilitará el ejercicio de su derecho.

4.- Embargo por créditos marítimos de los previstos en el art. 1 del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques: bastará que se alegue el derecho o crédito reclamado, la causa que los motive y la embargabilidad del buque.

Respecto a la titularidad del buque para poder ser objeto de embargo preventivo, o los supuestos de embargo de un "buque hermano" distintos del buque objeto directo de la deuda, habrá que tener en cuenta las distintas figuras del "armador" (el poseedor legítimo del buque que lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad), del "naviero" o "empresa naviera" (quienes utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dediquen a la explotación de los mismos aunque no constituyan su actividad principal).

Obsérvese que tales figuras no coinciden con los conceptos "armador", y "naviero" en la normativa jurídica actual.

En esta nueva regulación del embargo preventivo de buques no se hace referencia a la figura tan habitual en el tráfico marítimo “gestor náutico o naval” que es el poseedor no propietario del buque encargado de su explotación.

5.- Garantía para responder de los posible daños/perjuicios/costas que puedan ocasionarse como consecuencia de la paralización del buque.

Será válida la constitución de la fianza por cualquier modalidad reconocida en derecho (depósito en efectivo dinerario, aval bancario, carta de garantía, etc.) siempre que sea suficiente a criterio del tribunal.

La cifra de la garantía, que se acordará por el Juzgado actuante, **será como mínimo del 15%** del importe del crédito marítimo alegado.

Es una medida que mejora la seguridad jurídica ya que limita el amplio arbitrio judicial actual pero, por otro lado, podrá incrementar en la mayor parte de los casos el importe de la fianza, tratándose de que las cantidades económicas de los créditos marítimos suelen ser elevados.

El importe de la fianza podrá ser revisado por el Juzgado, de oficio o a instancia de parte, según diversas circunstancias, tales como el porte o dimensión del buque, el coste de la estancia del buque en el puerto, los perjuicios que se pudieran sufrir, si el buque está o no sujeto a línea regular, si está o no cargado, según sus compromisos contractuales u otras circunstancias concurrentes.

6.- Embargos por otros créditos (*créditos no específicamente marítimos*).

Los buques españoles que se encuentren dentro del ámbito de la jurisdicción española podrán ser objeto de embargo preventivo tanto por créditos marítimos como por cualquier otro tipo de créditos o derechos.

También podrán ser embargados por un órgano administrativo competente distinto del orden jurisdiccional “conforme a los previsto en la normativa específica que resulte de aplicación”; expresión genérica ya que puede incluir una amplia diversidad de órganos/entidades de la Administración Pública (estatal, autonómica o local).

Podemos pensar en deudas de naturaleza tributaria o en materia de Seguridad Social o expedientes sancionadores por ejemplo.

En estos supuestos la inmovilización del buque puede ser sustituida por la anotación de la medida en el Registro de Bienes Muebles, a criterio del órgano judicial o administrativo competente, incluida la posibilidad de la medida de la anotación de la prohibición de enajenar.

7.- Presunción de peligro por mora procesal y presunción de la urgencia.

En principio no hay que acreditar el crédito ni el riesgo de mora de la urgencia, lo que facilita el trámite procesal para el demandante.

8.- Ejecución del embargo.

El acuerdo judicial del embargo se trasladará al Capitán Marítimo (del puerto de estadía o de inminente arribada) que adoptarán

las medidas de detención y prohibición de salida del buque (con la colaboración de la Autoridad Portuaria, de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad así como de Costas).

Todo ello se notificará al Capitán del buque o a su consignatario, con entrega de copia de la demanda de reclamación y del auto que acuerda el embargo.

La novedad de este trámite es que no hay referencia a que actúe el Juzgado del lugar del puerto como venía siendo actualmente en el caso de que el puerto se encuentre en el ámbito de otro Juzgado distinto del Juzgado de lo Mercantil que tramita la demanda y el embargo; lo que también facilita la práctica de dicho embargo al eliminarse un trámite así como las dificultades materiales con que habitualmente se encuentran muchos Juzgados, con la consiguiente pérdida de tiempo en asuntos como este en que la urgencia de la práctica del embargo es fundamental por razones obvias, no se olvide que los Juzgados embargantes son los Juzgados de lo Mercantil que tienen su sede solamente en las capitales de provincia y en algunas localidades, por lo que se venía auxiliando en muchos casos de la colaboración de otros Juzgados.

Con independencia del embargo judicial, la retención de un buque por una Administración pública distinta de la jurisdiccional se efectuará de conformidad con la legislación de tipo administrativo que se le sea aplicable.

9.- Demanda principal sobre el fondo del asunto.

En los supuestos de que los Tribunales españoles no sean competentes para conocer sobre el fondo del asunto relativo a un buque embargado preventivamente en España, el Juzgado que practicó el embargo fijará un plazo de entre 30 y 90 días para que el demandante le acredite que ha iniciado el procedimiento judicial ante el Tribunal o árbitro competente.

Si no se inicia el procedimiento dentro del plazo acordado el Juzgado de lo Mercantil acordará la liberación del buque con la cancelación de la garantía prestada.

En cambio, no se hace referencia al plazo para la demanda principal cuando sea competente para ello un Tribunal español, de él que actualmente la fijación de plazo se encuentra a criterio del Juzgado embargante.

CONCLUSIONES:

1.- La nueva regulación mejora en algunos aspectos la normativa actual en el sentido de facilitar el trámite del embargo preventivo de los buques.

2.- También se concreta un importe mínimo de la garantía a prestar por el demandante, hasta ahora a libre criterio judicial, lo que mejora también la seguridad jurídica.

3.- No se han abordado en la Nueva Ley en este capítulo cuestiones muy habituales en la práctica procesal como son el embargo de "buques hermanos" o de cambio de titularidad de los buques en el transcurso de tiempo entre la existencia del crédito y el momento de la demanda de embargo, a pesar de la reiterada jurisprudencia existente en estos supuestos. Entendemos que deberían haberse contemplado estas cuestiones, dada su habitualidad en la práctica procesal.