



Universidad Pontificia Comillas

Master en Derecho y Negocio Marítimo

Instituto Marítimo Español

EL REGIMEN LEGAL DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

Autor: **Guillermo Macpherson Lopez**

Tutor: **Félix Ruiz Gálvez**

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. PROLOGO | 7 |
| 2. METODOLOGIA | 9 |
| 3. DESARROLLO | 11 |
| 3.1 <u>ELEMENTO OBJETIVO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA</u> | 11 |
| 3.1.1 El concepto de Buque..... | 11 |
| 3.1.1.1. El concepto de Buque en el Ordenamiento Jurídico Español..... | 11 |
| 3.1.1.2. El concepto internacional de Buque..... | 13 |
| 3.1.2 Clasificación de los buques..... | 14 |
| 3.1.3 Naturaleza Jurídica..... | 14 |
| 3.1.4 Registro y abanderamiento..... | 16 |
| 3.1.5 Registro marítimo de buques y empresas navieras..... | 16 |
| 3.1.5.1 Registro Ordinario..... | 17 |
| 3.1.5.2 Registro Especial de buques y Empresas Navieras..... | 17 |
| 3.1.6 Registro Mercantil y Sección e buques y Aeronaves del Registro de bienes Muebles..... | 19 |
| 3.1.7 Nacionalidad del buque..... | 21 |
| 3.2 <u>ELEMENTO SUBJETIVO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA</u> | 25 |
| 3.2.1 Naviero..... | 25 |
| 3.2.1.1 Evolución Histórica..... | 25 |
| 3.2.1.2 Delimitación Jurídica del concepto de naviero..... | 26 |
| 3.2.1.3 Responsabilidad del naviero y su limitación..... | 29 |
| 3.2.2 Colaboradores del naviero..... | 31 |
| 3.2.2.1 Dependientes del naviero..... | 31 |
| 3.2.2.1.1 Capitán..... | 31 |
| 3.2.2.1.2 Otros Miembros de la dotación del buque..... | 35 |
| 3.2.2.2 Independientes del Naviero..... | 36 |
| 3.2.2.2.1 Gestor Naval..... | 37 |
| 3.2.2.2.2 Consignatario..... | 37 |
| 3.2.2.2.3 Transitarios..... | 39 |

| | | |
|---------------|---|-----------|
| 3.2.2.2.4 | Operadores de Transporte Multimodal o combinado..... | 40 |
| 3.2.2.2.5 | Empresas de carga y descarga..... | 40 |
| 3.2.2.2.6 | Agentes mediadores libres y corredores de buques..... | 40 |
| 3.2.2.2.7 | Practico de puerto..... | 41 |
| 3.2.2.2.8 | Remolcadores..... | 42 |
| 3.2.2.2.9 | Agentes de aduana..... | 43 |
| 3.3 | <u>TIPOS DE CONTRATO DE TRASPORTE MARÍTIMO Y SUS FIGURAS</u> | 45 |
| 3.3.1 | Contratos de explotación del buque..... | 45 |
| 3.3.1.1 | Evolución histórica..... | 45 |
| 3.3.1.2 | Contratos explotación del buque en la actualidad..... | 46 |
| 3.3.2 | Tipos de contrato de explotación del buque..... | 46 |
| 3.3.2.1 | Arrendamiento de buques..... | 46 |
| 3.3.2.1.1 | Concepto..... | 46 |
| 3.3.2.1.2 | Naturaleza jurídica..... | 47 |
| 3.3.2.1.3 | Elementos del contrato..... | 48 |
| 3.3.2.1.3.1 | Obligaciones..... | 48 |
| 3.3.2.1.3.1.1 | Arrendador..... | 48 |
| 3.3.2.1.3.1.2 | Arrendatario..... | 48 |
| 3.3.2.1.3.2 | Derechos de terceros..... | 50 |
| 3.3.2.2 | Contrato de Fletamento..... | 50 |
| 3.3.2.2.1 | General..... | 50 |
| 3.3.2.2.1.1 | Concepto naturaleza jurídica..... | 50 |
| 3.3.2.2.1.2 | Tipos de fletamento..... | 51 |
| 3.3.2.2.1.3 | Elementos del contrato de fletamento..... | 52 |
| 3.3.2.2.1.4 | Conocimiento de embarque..... | 54 |
| 3.3.2.2.1.5 | Obligaciones de las partes..... | 58 |
| 3.3.2.2.1.6 | Contratación y cierre del fletamento..... | 63 |
| 3.3.2.2.1.7 | Plancha y demora..... | 63 |
| 3.3.2.2.1.8 | Responsabilidad..... | 64 |
| 3.3.2.2.1.9 | Límite de responsabilidad..... | 65 |
| 3.3.2.2.2 | Fletamento por viaje..... | 65 |
| 3.3.2.2.2.1 | Concepto y naturaleza jurídica..... | 65 |

| | | |
|---------------|--|----|
| 3.3.2.2.2 | Elementos del contrato..... | 66 |
| 3.3.2.2.3 | Contenido del contrato..... | 66 |
| 3.3.2.2.4 | Responsabilidad por daños o pérdida de mercancías transportadas..... | 67 |
| 3.3.2.2.5 | Límite de responsabilidad..... | 67 |
| 3.3.2.3 | Fletamento por tiempo..... | 68 |
| 3.3.2.3.1 | Concepto y naturaleza jurídica..... | 67 |
| 3.3.2.3.2 | Contenido del contrato..... | 67 |
| 3.3.2.3.3 | Responsabilidad..... | 67 |
| 3.3.2.3 | Contrato de transporte marítimo bajo el régimen de Conocimiento de embarque..... | 68 |
| 3.3.2.3.1 | Concepto y naturaleza jurídica..... | 68 |
| 3.3.2.3.2 | Régimen legal..... | 68 |
| 3.3.2.3.3 | Normativa Especial..... | 68 |
| 3.3.2.3.3.1 | Evolución histórica..... | 68 |
| 3.3.2.3.3.2 | Ámbito de aplicación..... | 69 |
| 3.3.2.3.4 | Elementos del contrato..... | 70 |
| 3.3.2.3.4.1 | Sujetos..... | 70 |
| 3.3.2.3.4.1.1 | Porteador..... | 70 |
| 3.3.2.3.4.1.2 | El corredor..... | 71 |
| 3.3.2.3.4.1.3 | El buque..... | 71 |
| 3.3.2.3.4.1.4 | Cargador..... | 71 |
| 3.3.2.3.4.1.5 | Destinatario..... | 71 |
| 3.3.2.3.4.2 | Obligaciones..... | 71 |
| 3.3.2.3.4.2.1 | Cargador..... | 71 |
| 3.3.2.3.4.2.2 | Destinatario..... | 72 |
| 3.3.2.3.4.2.3 | Porteador..... | 72 |
| 3.3.2.3.4.2.4 | Otros sujetos que intervienen..... | 72 |
| 3.3.2.3.4.3 | Responsabilidad porteador..... | 73 |
| 3.3.2.3.4.3.1 | Cláusulas de modificación..... | 73 |
| 3.3.2.3.4.3.2 | Limitación de responsabilidad porteador..... | 73 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4 | CONCLUSIONES..... | 75 |
| 5 | REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFIA..... | 78 |

1. PRÓLOGO.

A lo largo de esta exposición nos centraremos en delimitar el contenido esencial del régimen legal del transporte marítimo de mercancías. La exposición comienza con un análisis de los diferentes elementos que forman parte del conjunto global del transporte marítimo de mercancías, es decir, se realiza un análisis de los elementos objetivos de la navegación marítima, un análisis subjetivo de las partes que intervienen y juegan un rol durante el desarrollo de la actividad de navegación marítima, distinguiendo a estos como sujetos esenciales o potestativos. El siguiente apartado constará de un análisis de los contratos típicos que forman parte de la actividad común marítima mercantil, y que se integran dentro de nuestro ordenamiento jurídico.

En concreto, a la hora de realizar el análisis de los elementos objetivos que componen el régimen legal del transporte de mercancías, iniciamos la exposición delimitando el concepto de buque a través de las atribuciones que la normativa vigente y que a lo largo de la historia se le ha dado a este elemento. Posteriormente continuamos exponiendo la naturaleza jurídica del mismo, los elementos característicos, los rasgos identificativos y de registro que conforme a lo dispuesto en la legalidad vigente deberá cumplirse por el propietario.

En el expositivo correlativo podemos encontrar la definición y composición del elemento subjetivo del transporte marítimo de mercancías. Desglosando estos conceptos nos centramos en el desarrollo del elemento subjetivo de la misma, es decir, los sujetos que intervienen en las operaciones de transporte marítimo de mercancías. Con el objetivo de realizar una exposición que no resulte demasiado farragosa, realizamos una primera distinción entre el naviero y colaboradores del naviero. Una vez precisadas ambas categorías, dentro de los colaboradores del naviero se realiza una distinción entre los que dependen del naviero y de los que son independientes.

Como elemento final que compone el presente trabajo, siendo uno de los elementos fundamentalmente necesarios para la realización de las labores del transporte marítimo de mercancías, nos encontramos con los contratos de transporte marítimo y las figuras que nacen de estos. A través de unos

antecedentes históricos se realiza una aproximación a los contratos actuales, y que encuentran su regulación en gran medida en nuestro ordenamiento jurídico tanto a nivel nacional como internacional. Se realiza así una clasificación de los contratos de transporte marítimo según su naturaleza: contratos de arrendamientos de buque, contrato de fletamento (en general, por viaje o por tiempo) y el contrato de transporte marítimo a través del Conocimiento de Embarque. La descripción de estos contratos se realiza de una forma compleja identificando las partes intervinientes, sus características intrínsecas por su propia naturaleza, su regulación, así como su régimen de responsabilidad.

Para finalizar el presente trabajo se realiza un extracto de la bibliografía utilizada para la elaboración del mismo, así como las conclusiones obtenidas tras su finalización.

2. METODOLOGÍA.

La metodología aplicada para la ejecución del presente trabajo se realiza bajo la esquematización de los tres elementos claves para el transporte marítimo de mercancías. Una vez han estos han sido identificados se realiza un estudio de los antecedentes de estos elementos en una contraposición con su figura actual, posteriormente se realiza una conceptualización de los mismos, y un estudio ordenado del régimen jurídico por el que se rige cada uno de sus elementos.

Para la elaboración de este trabajo, además de la bibliografía que se detalla en el expositivo final del mismo, se ha prestado especial atención a lo dispuesto en el tenor literal de los cuerpos legales, tanto nacionales como internacionales, contraponiendo en algunas ocasiones las figuras a su anterior regulación. Junto con lo anterior, para interpretar el tenor estricto de las disposiciones legales, otra de las fuentes de las que nos hemos nutrido en las que en algunos apartados ha sido la reiterada jurisprudencia y la doctrina de tribunales tanto nacionales como internacionales.

La exposición se subdivide igualmente en diversas categorías dentro de los propios apartados dado que, al estar compuestos de una amplia amalgama de figuras muchas veces la conceptualización como conjunto podía volver la exposición demasiado farragosa, restándole además valor al prescindir del carácter individualizador.

Durante la explicación al detalle de cada figura, ya sea objetos, sujetos o relaciones contractuales, se ha atendido al concepto legal que facilita el ordenamiento jurídico, a una observancia de cuales van a ser las disposiciones por las que van a regirse, a la conceptualización de su figura a través de los rasgos definitorios de otras. Se ha prestado especial atención al régimen mediante el cual van a ejercer sus derechos, a sus obligaciones, a las responsabilidades que contraen por su propia naturaleza jurídica o por la naturaleza de las relaciones jurídicas a través de las cuales se interrelacionan.

Esta esquematización de la figuras que componente el transporte marítimo de mercancías da lugar, desde una primera lectura a un acercamiento en primer plano al régimen general, y especial por el que se va a desarrollar el régimen marítimo de transporte.

Si bien es cierto que se ha realizado una síntesis adecuada de las figuras, lo que se pretendía a través de la realización de este trabajo era facilitar al lector un conocimiento inicial conjunto del transporte marítimo de mercancías en su conjunto, dejando a criterio del lector decidir en cuales de los distintos apartados es más interesante profundizar.

3. DESARROLLO.

3.1 ELEMENTO OBJETIVO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

3.1.1. El concepto de Buque.

3.1.1.1 El Concepto de buque en el Ordenamiento Jurídico Español.

En una primera aproximación, atendiendo al tenor literal y estricto del término, podemos tomar a modo concepto de buque como *“aquel dispositivo y medio imprescindible para efectuar la actividad de la navegación”*, es decir, la configuración técnica del concepto hace que buque deba considerarse como aquella herramienta precisa, necesaria y fundamental para realizar actividad marítima de navegación, y en concreto tal y como expondremos durante el desarrollo del presente trabajo, el medio necesario para la actividad comercial marítima.

La Real Academia Española de la Lengua desarrolla este concepto realizando, en una primera aproximación, una descripción técnica de concepto. Define por tanto la RAE Buque como:

“aquel barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia”.

A la hora de tomar un concepto legal de Buque, a pesar de que no existe una mención expresa a la figura en el Ordenamiento Jurídico Español, se otorga un acercamiento a la figura en el Título II de la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima* (en adelante LENMAR), artículos 56 y siguientes de la misma. En dicha norma a la par que define el termino buque realiza las precisiones necesarias para distinguirlo del resto de conceptos semejantes como son las embarcaciones y los artefactos navales.

Define por tanto el artículo 56 de la LEMAR como buque:

“Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.”.

De la definición de legal de buque podemos extraer las siguiente características esenciales que debe tener realmente la embarcación para poder tener consideración como el mismo:

- Bien móvil capacitado para la navegación marítima. A su vez debe, de manera autónoma por su naturaleza estar habilitado para el transporte de mercancías, personas o ambas.
- Especificaciones técnicas del buque, debe disponer de cubierta de corrida¹, así como de un tamaño mínimo igual o superior al de 24 metros de eslora.
- El elemento de la capacidad para transportar mercancías o personas excluye del término a los elementos utilizados para la seguridad de la navegación y de la señalización marítima como pueden ser artificios flotantes, boyas y balizas.

Aplicando de manera complementaria a la definición del artículo 56 LENMAR, delimitamos el concepto de buque de otras figuras afines:

- En el caso de que una embarcación sea apta para la navegación y el transporte de personas y mercancías, pero tenga un tamaño inferior al establecido por la normativa para el buque, se denominará, en el término más estricto de la nomenclatura, embarcación, o pudiendo serles de aplicación la denominación unidades menores, cuanto por sus características técnicas cumplan con este requisito.
- La diferenciación del buque de otros elementos flotables como pueden ser todo tipo de instalaciones u obras fijas necesarias para la actividad de la navegación, es que estas no son aptas para la actividad marítima de navegación de manera autónoma.

¹ Cubierta de corrida: También denominada *cubierta entera o de puente a la oreja*. Se trata de la cubierta que recorre el buque de popa a proa de corrido.

3.1.1.2 El concepto internacional de Buque.

En una aproximación histórica, así como en un acercamiento a otros ordenamientos jurídicos internacionales, podemos extraer notas características del buque que pueden ayudar a completar su definición:

- Artículo 1,d) del *Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque*, suscrito en Bruselas, 25 de agosto de 1984:

“Buque significa cualquier embarcación empleada para transporte de mercancías por mar”.

- Artículo 1.3 del *Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus equipajes por mar*, al que España se adhirió en fecha 22 de septiembre de 1891:

“Buque es solamente una nave que sale a la mar; este término no incluye vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire”.

Artículo 1, del *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la contaminación por Hidrocarburos*, se considerará como buque a los efectos de dicho convenio:

“Buque: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.”.

- Artículo 2 del *Texto del Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques*, de 13 de marzo de 1986:

“Se entiende por "buque" cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo inter- nacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto.”.

Como conclusión, analizada la evolución del término a través del contexto de los últimos años de manera internacional, podemos aseverar que el legislador español, aún cuando realiza un definición escueta del concepto, da una descripción restrictiva del término que no da lugar a confusión con otro tipo de embarcaciones similares en algunos casos.

3.1.2 Clasificación de los buques.

Podemos clasificar los buques en tres tipos atendiendo al tres criterios principalmente:

- a) Por el fin de destino. Se distingue; el buque mercante, destinado al ejercicio de comercio; buques de guerra, dedicado a la acción bélica y defensa nacional; buques de recreo, destinados al ocio; y buques de pesca, destinados a la industria pesquera.
- b) Por la clase de actividad de navegación que realicen. Pueden ser buques de línea con una ruta fija denominados “Liners”, o buques contratados para organiza fletamentos concertados a tales efectos “Buques Tramps”.
- c) Por los medios utilizados para la propulsión en la navegación. Se clasifican en: veleros, buques a vapor, buques mixtos y motonaves.

3.1.3 Naturaleza Jurídica.

Atendiendo a la naturaleza jurídica del buque, podemos calificar a este como un bien mueble. La anterior legislación derogada por la LENMAR, conforme a lo dispuesto en el artículo 585 del Código de Comercio, consideraba al buque como

bien mueble dada su intrínseca y principal característica: puede trasladarse de un lugar a otro sin que se produzca un menoscabo de tipo material en el mismo. A diferencia de otros bienes muebles, el buque es un bien mueble registrable, conforme a lo dispuesto en el artículo 60.1 de la LENMAR *“el buque es un bien mueble registrable”*, distinguiéndolo así nuevamente de otros bienes muebles². En cuanto a su distinción de otra serie de elementos flotantes, destinados a comercio, pero que no pueden ser trasladados, como por ejemplo lo son los diques o algunas construcciones necesarias para la actividad marítima, en el apartado 9º del artículo 334 del Código Civil, se le asignarán a estos el carácter de inmuebles, siempre y cuando permanezcan en un punto fijo de una superficie fluvial o marítima.

Además de considerar al buque como un bien mueble, hay que tener en cuenta su naturaleza compuesta. El propio artículo 60.4 de la LENMAR reconoce que *“el buque conserva su identidad aún cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente destruidas”*. Podemos distinguir las siguientes partes en un buque:

- i. Partes integrantes. Son los objetos inseparables del buque, principalmente lo constituyen los elementos esenciales para el normal funcionamiento del buque. El artículo 60.2 de la LENMAR las define como *“aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia identidad”*.
- ii. Pertenencias. Son aquellas partes colocadas al servicio permanente del propietario pero que gozan de individualidad propia y no se consideran partes integradas o constitutivas de un buque. El artículo 60.3 de la LENMAR las define como *“los elementos destinados al servicio del buque de modo permanente pero que no integran su estructura”*.
- iii. Partes accesorias. Consideramos partes accesorias como aquellos bienes que, sin que sea necesario que sean incluidas por el

² Este apartado será posteriormente detallado en los siguientes expositivos.

propietario, ni que tengan carácter permanente o estable, se incorporarán para el servicio del buque.

3.1.4 Registro y abanderamiento.

Tal y como ha quedado expuesto en el apartado anterior, una de las características principales de los buques es que, a pesar de ser bienes muebles, son registrables. Anteriormente, atendiendo al tenor literal de lo dispuesto en el artículo 147 del Reglamento del Registro Mercantil, existe una obligatoriedad absoluta de inscribir los buques en el Registro Mercantil. Posteriormente, en el artículo 152 de la citada legislación encontramos la obligatoriedad de identificar de manera completa los buques para poder inscribirlos en el Registro Mercantil. La identificación se realiza a través del otorgamiento de la nacionalidad del buque, la matrícula correctamente inscrita en el Registro de Matrícula correspondiente y capitanía, así como el nombre que se le va a otorgar al mismo.

A partir de la creación del Registro de Bienes Muebles, y conforme a lo dispuesto en el artículo 65 de la LENMAR, se impone la obligación a los buques de inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, con el objetivo de proporcionar seguridad jurídica a las personas ajenas al buque, que realicen negocios jurídicos con este. El buque se inscribirá en el Registro que por demarcación le corresponda por lugar de matrícula. En cuanto a los buques en construcción deberán atender a la demarcación territorial de la zona en la que se encuentren emplazada la construcción del mismo. Cuando el buque cambie de matrícula, será potestativa la inscripción del mismo en otro Registro.

El Registro de Bienes Muebles, sección de buques, deberá en todo momento coordinarse a la hora de inscribir información en el Registro de Buques y Empresas Navieras.

A pesar de existir un deber expreso entre ambos registros de proporcionarse mutuamente información, cada Registro podrá expedir únicamente la información relativa a las inscripciones que se realicen en ese mismo.

3.1.5 Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras.

El Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo en el cual se inscriben tanto los buques y las empresas

navieras. Estas inscripciones solo tendrán consideración a efectos administrativos, no tiene efectos privados frente a terceros en ningún caso.

La regulación del Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras la encontramos en la *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (en adelante, LPEMM), y a través de dicho cuerpo legal se recogen los criterios generales aplicables al Registro Ordinario y al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

a. Registro Ordinario.

Se inscribirán en este Registro los buques abanderados en el Estado Español, así como las empresas navieras domiciliadas en el mismo. Las sedes de estos registros se encuentra en cada Capitanía Marítima, existiendo un Registro Marítimo Central de todos los buques dentro de la Dirección General de la Marina Mercante al que les son comunicados desde el resto de Registros todos los datos identificativos de los buques.

Al Registro Central se le comunicaran todas las incidencias administrativas de los buques desde que se realice la primera inscripción hasta que se realice la baja del mismo.

En cuanto a la obligación de inscripción de las empresas marítimas, deberán inscribirse los propietarios o explotadores de buques ya actúen como persona física o como persona jurídica. Se inscribirán en la sección primera o segunda, dependiendo de la eslora del buque como criterio para la inscripción. La sección tercera se encuentra únicamente reservada para los organismos públicos nacionales, incluyendo a los de ámbito autonómicos y locales.

b. Registro Especial de buques y Empresas Navieras.

A través de la Disposición Adicional décimo quinta de la LPEMM se crea el Registro Público de carácter administrativo, que va a ser gestionado por el Ministerio de Fomento, y que tiene su sede en la Comunidad Autónoma de Canarias. Dicha localización va a provocar que comúnmente se identifique a este Registro como el Registro de Buques y Empresas de Canarias.

La obligación de inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras viene dispuesto en la Disposición Adicional decimosexta, apartado

cuarto de la LPEMM donde se recogen los requisitos para la inscripción de las empresas navieras y los buques:

“a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

También podrán solicitar su inscripción en el Registro especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere el apartado 4.2.a), aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

b) Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Tipo de buques: Todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil si pertenecieran al sector privado.

2.º Tamaño mínimo: 100 GT.

3.º Título de posesión: Las empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o bien tener la

posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

4.º Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Fomento.

c) Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.”.

Por ello, podemos concluir, que la inclusión en el Registro Especial de Canarias de las empresas navieras es por un lado dispositivo, es decir, es voluntario para las entidades y por otro lado restrictivo, no pueden acceder a este todas las entidades, solo las que cumplan los requisitos dispuestos en la normativa, y de los cuales hemos presentado un extracto.

3.1.6 Registro Mercantil y Sección e buques y Aeronaves del Registro de Bienes muebles.

Tras la modificación del Código de Comercio de 1885, por la *Ley 19/1989, de 25 de julio*, por la cual se reforma de manera parcial el Código de Comercio con el objetivo de adaptar la Legislación Mercantil a las Directivas Comunitarias en materia societaria, se modifica la normativa anterior de registro en cuanto a buques se refiere, creando un Registro Mercantil Central del que se excluye a los buques y aeronaves, con la consigna de que estos se registren adelante en el Registro de la Propiedad Mobiliaria.

De manera transitoria se establece por la norma que, mientras que no se cree el nuevo Registro de la Propiedad Mobiliaria, los Libros de Buques y Aeronaves que se encuentran incluidos en los Registros Mercantiles, tendrán la consideración de registros independientes, y serán regulados por dicha normativa hasta que entre en funcionamiento el nuevo Registro de Propiedad Mobiliaria. En concreto, a través de la Disposición Transitoria Sexta del *Real Decreto 1597/1989, de 29 de*

diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil se regula esta situación.

A pesar de que a través del Real Decreto 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación, en su disposición adicional única, se regula la creación del Registro de Bienes Muebles fijando como Sección Primera del mismo, los Buques y Aeronaves.

Mientras existió la carencia de la creación de un Registro de Bienes Muebles los buques debían seguir inscribiéndose en el Registro Mercantil, en un Libro o Diario independiente, destinado exclusivamente a los buques. La intención a través de la inscripción no es solo identificar el buque sino inscribir todos los derechos reales que afectan al mismo. El sistema bajo el que se inscribe es a través del folio real, y no en base al folio personal como el resto de información que se inscribe en el Registro Mercantil. En concreto, el Registro Mercantil en el que se inscriba deberá coincidir con el domicilio de la Capitanía Marítima en la que el buque se encuentre matriculado.

Una vez creado el Registro de Bienes Muebles³, se inscribirán en el mismo no solo los buques sino los actos de negocio que se lleven a cabo sobre el buque, así como los actos declarativos de propiedad, los derechos reales que recaigan sobre los mismo, y las limitaciones que existan frente a estos. Los buques en construcción, siempre y cuando se encuentren hipotecados, conforme a lo dispuesto en el artículo 69 de la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*:

“1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública.

También será potestativa la inscripción de buques y embarcaciones de recreo o deportivos. Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de

³ Real Decreto de 3 de diciembre de 1999 ha regulado el Reglamento del Registro de Condiciones Generales y determinó que la puesta en funcionamiento del Registro de Bienes Muebles tuviera lugar el 23 de febrero de 2000.

disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los mismos, sólo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles, en cuyo caso deberán inscribirse sin exigirse para ello más requisitos que los previstos para la constitución de la garantía de que se trate. La inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles de buques y embarcaciones de recreo embargadas o secuestradas judicial o administrativamente se practicará en mérito de la misma resolución judicial o administrativa en que se decreta el embargo o la prohibición de disponer.

Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros. A estos efectos, se llevará en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada ésta, se trasladen al Libro de Buques construidos en la forma en que se determine reglamentariamente.

3. La inscripción del buque en construcción se podrá efectuar presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado o en virtud de cualquiera de los documentos del artículo 73.

A este efecto, el dueño presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por el constructor, en que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamientos probables, calidad del buque, lugar de construcción y expresión de los materiales que en él hayan de emplearse, coste de casco y plano del mismo buque.”.

Cabe destacar que, cuando un buque español se encuentre provisionalmente abanderado en el extranjero, no serán inscribibles en este Registro de Bienes Muebles los actos, contratos y demás negocios que recaigan sobre estos buques.

3.1.7 Identificación y nacionalidad del buque.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 60.5 de la LENMAR, el buque deberá identificarse por su nombre, matrícula, número de la Organización Marítima internacional⁴, pabellón, arqueo y otros datos cuyo requerimiento se determine a través de reglamento.

Conforme a la legalidad vigente, y más en concreto, en el *Convenio de Ginebra sobre Alta Mar, de 29 de abril de 1958*, se establece la obligación para los buques de navegar bajo la bandera de un solo Estado, dependiendo por dicha nacionalidad de la jurisdicción exclusiva del mismo. Cada estado será el encargado de establecer los requisitos que se necesitaran para otorgar la nacionalidad a los buques, así como tendrán los Estados el derecho de que los buques que naveguen por alta mar lleven la bandera estatal.

El abanderamiento de los buques se realiza a través de un acto administrativo mediante el cual el Estado va a reconocer la nacionalidad del mismo, así como su inclusión en el pabellón nacional.

En cuanto a la matrícula, o puerto de matrícula, se permite al propietario del buque elegir el puerto en cuya Capitanía Marítima se va a registrar.

En el hipotético caso de que nos encontrásemos ante un buque sin nacionalidad, en alta mar (dado que en alta mar no existe jurisdicción de ningún estado), nos estaríamos encontrando ante un Estado “soberano”. A pesar de ello, en cualquier caso, ningún Estado reconocería su soberanía, considerándolo en todo caso como “buque pirata”, iniciando las labores oportunas para que entre en la jurisdicción.

Junto con la nacionalidad y el puerto matricula, para identificar de manera individual a los buques, tal y como ha sido ya expuesto, se les debe dar un nombre conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del *Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo*. Este nombre será libremente escogido por su propietario pero requerirá que se apruebe administrativamente, en la práctica el propietario solicita varios nombres por orden de preferencia y es posteriormente la Dirección General de la Marina Mercante quien los aprueba.

⁴ También conocido como “*número OMI*”. Web oficial de la Organización Marítima Internacional.

La aprobación de los nombres dependerá de que se de cumplimiento a los siguientes requisitos:

“En la solicitud de matrícula provisional, se propondrán tres nombres para el buque, por orden de preferencia, haciendo constar además, el número de orden que le corresponda en el astillero a la construcción.

La aprobación del nombre corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante.

La aprobación de los nombres habrá de ajustarse a los requisitos siguientes:

- a. Que el nombre propuesto no haya sido asignado a otro buque y esté reservado para otro buque en construcción.*
- b. Que en caso de nombres compuestos no tengan más de tres palabras.*
- c. Podrán autorizarse anagramas, siempre que no se presten a confusión, así como números a continuación de un nombre, que habrán de figurar escritos en letras y no en cifras.”.*

A los buques también se les asigna un Número internacional de identificación. Este número será obligatorio para buques de pasaje de arque bruto superior a 100, y en el caso de los buques de carga, para aquellos cuyo arque sea superior a 300. Este “número OMI” va a contribuir a facilitar el control administrativo aumentando la seguridad ante cualquier tipo de fraude . El “número OMI” lo otorga el Lloyd’s Register of Shipping⁵, quien se encarga de facilitárselo a la Administración Marítima del Pabellón o del Estado que es quien se lo facilita a los que tienen la obligación de poseerlo. El número se graba en el buque y se incluirá en el registro marítimo, así como en todos los certificados de seguridad que posea el buque.

En concreto, fue a partir del año 1987 cuando se introduzco, a través de la resolución A.600(15), la implementación de asignar a los buques una numeración, destina a implementar la seguridad marítima, así como la prevención de la contaminación, y de manera indirecta el fraude marítimo. Será posteriormente en la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS cuando realmente se establece la obligación a los buques de llevar de forma permanente designado el

⁵ Sociedad de clasificación marina y de análisis de riesgos marítimos fundada en el año 1760. En concreto presta servicios de análisis de diseño, inspección, certificación y consultoría de calidad a entidades mercantiles. Sitio Web Lloyd’s Register of Shipping.

número permanente de identificación. La asignación del número OMI se realizará a la porción total del casco, incluyendo el espacio de máquinas.

3.2. ELEMENTO SUBJETIVO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

3.2.1 Naviero.

3.2.1.1 Evolución Histórica.

La primera mención a la figura del naviero la encontramos en una de las primarias compilaciones legales, el Digesto⁶, donde se hace referencia a la figura del “*exercitor*”. El “*exercitor*” era el individuo encargado de promover la actividad empresarial de la navegación siendo el propietario de la nave, o bien siendo un tercero dispuesto a tal fin. Uno de los rasgos más característicos de esta figura es que el “*exercitor*”, cuando actuaba como tercero, participaba tanto en las posibles ganancias que se obtuvieran como resultado de la actividad marítima, así como de las pérdidas que esta conllevase.

Posteriormente, a partir del siglo XIV comienza a hacerse patente la distinción entre las empresas que fabrican el buque, las empresas de navegación, que serán las encargadas de armar el mismo y ponerlo en circulación, y las empresas que se van a dedicar a comerciar con los mismos. Paralelamente a estos hechos, conscientes de la necesidad de asegurar las mercancías, se da comienzo a la creación de los contratos de seguro que tendrán por objeto el aseguramiento de la mercancía, de los daños que puedan producirse en el buque, englobando el hecho de que el propio buque llegue al destino. A partir de la creación de estos negocios se extiende la corriente de que en adelante será el propietario del buque el encargado de ejercer la actividad marítima, se convertirá por tanto en el naviero.

Cuatro siglos más tarde, en concreto en el siglo XVIII, la actividad comercial marítima traza el siguiente esquema: en adelante, el empresario individual será quien ejerza la actividad marítima, será el encargado de la construcción y armamento de los buques que utilizará para el desarrollo de su actividad y posteriormente realizará acuerdos comerciales con los comerciales en tierra, quienes se dedicaran a la compraventa de mercancías, en adelante conoceremos esa figura como cargadores. Este esquema se refleja en las

⁶ Digesto 14,1.

Ordenanzas de Colbert⁷⁸, dónde se realiza la primera distinción entre las figuras de armador, titula y naviero, siendo este cuerpo legal el que posteriormente inspiraría a la legislación mercantil europea.

Aunque diversos autores aseguran que se recoge de manera implícita en las Ordenanzas de Bilbao de 1.737⁹, no será hasta el año 1829 cuando en la promulgación del Código de Comercio de Sainz de Andino, cuando aparezca de manera expresa el término naviero y armador en el Ordenamiento Jurídico de España.

Una vez realizada una reflexión de los antecedentes, llegamos al momento cercano en el que podemos encontrar la figura del naviero en la Sección Primera del Título Segundo del Libro Tercero de nuestro Código de Comercio, actualmente derogado: *“De los propietarios del buque y de los navieros”*. En dicho título comienza a realizarse una distinción entre el gestor del naviero, el propio naviero, el armador, el propietario, y se realiza la mención a la figura que desarrollaremos posteriormente del consignatario de buque.

3.2.1.2 Delimitación Jurídica del concepto de naviero.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre que regula los Puertos del Estado y de la Marina Mercante* tomaremos como naviero:

“Se entiende por empresario o Empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.”

⁷ Pag. 22 y 23. Curso de Derecho Mercantil, Introducción a la Empresa y al Empresario, 2007, Alfredo Morales Hernández.

⁸ Las Ordenanzas de Colbert sobre Derecho Marítimo se promulgaron en el año 1681 en Francia por Colbert, Ministro de Luis XIV. También tomaron la denominación de Código Savary (en honor a su principal redactor). Supuso una declaración absolutista a través de la cual el poder central se atribuía la capacidad de regular el comercio.

⁹ Pag. 27 y 28 Curso de Derecho Mercantil, Introducción a la Empresa y al Empresario, 2007, Alfredo Morales Hernández. Primer texto significativo del Derecho Mercantil español, influenciado en su mayoría por las Ordenanzas de Colbert.

La jurisprudencia¹⁰ y doctrina a su vez reconocen como naviero:

“El naviero es que aquel empresario que, disfrutando de aptitud para el comercio y teniendo a su disposición un buque, se dedica profesionalmente a su explotación; es, por tanto, un comerciante marítimo -ya sea persona física o jurídica- que se vale de otras personas para llevar a cabo su actividad, esencialmente del capitán, de cuyos actos responde civilmente en los casos a que se refieren los artículos 586 y 587 de nuestro Código de Comercio. Es el encargado de contratar todo aquello que concierne a las necesidades de la navegación, velar por el mantenimiento del buque y hacer incluso, en determinados supuestos, abandono del mismo con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiese devengado durante el viaje.”

Estas definiciones derogan el anterior concepto que daba de la figura el artículo 586.2 del Código de Comercio, un concepto muy vago y demasiado simple, dando lugar a confusiones entre el representante principal del buque y el consignatario de la empresa marítima.

El hecho de ser naviero implica una serie de condiciones que son muy similares a las exigidas a cualquier comerciante y que son en esencia:

- 1) Capacidad legal para ejercer el comercio, conforme a lo estipulado en los artículos 1, 4 y 595.1 del Código de Comercio.
- 2) Utilizar un buque como medio de actividad, ya sea de titularidad propia o ajena.
- 3) Dedicación comercial a la explotación del buque sea cual sea su modalidad, a pesar de que no constituya su actividad principal.

Otro de los requisitos que debe cumplir el naviero a la hora de ejercer su actividad es la inscripción obligatoria en el Registro Mercantil. Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Registro Mercantil, en concreto, en su artículo 81, se reconoce la obligación de inscripción en el mismo del naviero:

“1. Será obligatoria la inscripción en el Registro Mercantil de los siguientes sujetos:

¹⁰ Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de julio de 1999.

a) *El naviero empresario individual.*”

Para tener la consideración de naviero no se requerirá que esta sea la actividad principal ni continua, según dispone la Ley de Navegación Marítima, en consonancia con lo vigente en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Dentro del propio concepto que el Ordenamiento Jurídico español da de naviero, la doctrina¹¹ se ha interesado en distinguir tres tipos distintos de navieros, y una diferenciación clara con otras figuras:

a) El naviero y propietario.

Es la figura en la que coincide el propietario del buque y el explotador del mismo. A pesar de ser una definición lógica da pie a conocer la distinción de otros supuestos como es que por ser propietario del buque no se es naviero (dado que no lo explota) y como por explotar un buque sin ser propietario, se puede ser naviero.

b) El naviero no propietario, que presta servicios de gestor de un propietario.

El naviero puede estar facultado a través de un contrato de comisión mercantil, o en algunos casos basta con que tenga el uso y disfrute del mismo por cualquier justo título. El naviero explotará el buque y/o ejercerá el comercio marítimo por cuenta del propietario del mismo, actuará como un representante legal válido de la propiedad del buque, vinculando con los negocios y actos que realice al propietario.

Uno de los casos más usuales que encontramos a la hora de justificar porque se explota la actividad marítima a través de este sistema es como solución otorgada por quienes no tienen capacidad para comerciar.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley de Navegación Marítima, cuando el naviero explote el buque sin ser propietario deberá manifestar esta circunstancia en la inscripción del mismo como empresario en el Registro Mercantil.

¹¹ GABALDÓN GARCÍA, J.L. Y RUÍZ SOROA, J.M., *Manuel de Derecho de la Navegación Marítima*, Ed. Marcial Pons, Madrid 1999, pp. 88 y ss.

c) Naviero gestor de una copropiedad de buque.

En un contexto idéntico al anterior, para la explotación de un buque se nombrará un naviero gestor del mismo, distinto de la propiedad. La particularidad es que este nombramiento no se realiza de forma voluntaria sino conforme a lo dispuesto en el artículo 594 del Código de Comercio.

3.2.1.3 Responsabilidad del naviero y su limitación.

No existe un régimen de aplicación directa para los casos en los que incurra en responsabilidad el naviero. La Ley de Navegación Marítima si regula el régimen de responsabilidad del armador, el cual será de aplicación directa al naviero cuando reúna las condiciones inherentes al armador. En caso de que no las cumpla le será de aplicación la normativa común en materia de responsabilidad por daños.

Según dispone el artículo 149 de la Ley de Navegación Marítima:

“El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII.”.

El artículo 185 de la LENMAR, nombra al capitán del buque como representante válido de cara a cualquier comparecencia activa o pasiva a la hora de comparecer en procedimiento judicial o administrativo inherentes al buque en el que se encuentre al mando. El capitán está habilitado para contraer todas las obligaciones que, por la naturaleza del buque, le sean necesarias para realizar la actividad. A pesar de la existencia de tal representación, será el armador quien quedará obligado por los pronunciamientos dictados en los procedimientos imponiéndole a este las obligaciones de cumplimiento que recaigan sobre el buque. Esta responsabilidad quedará fuera de lugar en los casos en los que el capitán actúe de mala fe contraviniendo las órdenes dadas directamente

y de manera expresa por el armador en la ejecución de cualquier acto o contrato de negocio que verse sobre el buque.

Cabe destacar que en los supuestos establecidos en el artículo 392 y ss de la LENMAR, en aplicación de lo dispuesto en el *Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, 19 de noviembre de 1976, Londres*, se fijan unos derechos a la hora de limitar la responsabilidad. Este régimen de limitación de responsabilidad será de aplicación tanto en procedimientos judiciales (en materia civil, social o penal) o bien en vía administrativa. Para su aplicación deberá invocarse este derecho ante los órganos judiciales o administrativos de España (para ello, deberán ser competentes de conocer dicho asunto). Podrá invocarse con independencia de la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores, siendo igualmente indiferente el pabellón del buque respecto al cual se invoque este derecho de limitación.

De esta forma, conforme a lo dispuesto en el artículo 396 de la LNM, las reclamaciones sujetas a limitación serán las siguientes:

“1. Estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación:

a) Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y demás bienes del demanio marítimo o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.

b) Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.

c) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la explotación del buque o con operaciones de salvamento.

d) Reclamaciones promovidas por una persona distinta de la que sea responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad y los ocasionados ulteriormente por tales medidas, salvo cuando las mismas hayan sido adoptadas en virtud de un contrato concertado con la persona responsable.

2. Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.”.

El artículo 397 de la misma Ley, por su parte, recoge las reclamaciones que se encuentran excluidas de limitación:

“1. No serán limitables las reclamaciones enumeradas en el artículo 3 del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.

2. Carecerán asimismo de limitación las reclamaciones de la Administración Marítima o Autoridad Portuaria que se prevean en las normas reguladoras de la remoción de buques.”.

En los artículos 398 y 399 de la LENMAR se disponen las cantidades máximas de indemnización por cada accidente estableciendo un baremo progresivo en función del arqueo bruto del propio buque bajo el cual nazca la responsabilidad.

3.2.1 Colaboradores del naviero.

3.2.1.1 Dependientes del naviero.

a. Capitán.

La LENMAR regula, en la Sección Segunda, del Capítulo III, la figura del capitán, dando un concepto estrictamente legal, las características de su designación, así como sus caracteres principales. En una primera aproximación, podemos tomar como concepto de capitán el que se recoge en el artículo 171 de la LNM:

“Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.”.

Dada la naturaleza intrínseca de su cargo existe una especial relación de confianza entre el capital y el armador del buque, por lo que será este último el encargado de designar al capitán del mismo. Igualmente tendrá el armador la capacidad para cesarlo, con atención a las condiciones que conforme a lo dispuesto en la legislación laboral se deban tener en cuenta.

Para ser capitán deberá obtenerse el título que acredite su pericia a bordo del buque, la capacidad y condiciones necesarias para estar al mando y dirigir la embarcación. Dichas capacitaciones se establecerán en las leyes o reglamentos específicos. En cuanto a la cadena de mandos, en el caso de que el capitán por causa de muerte, fuerza mayor, ausencia o cualquier otra circunstancia que impida la navegación, se encargará el mando del buque al oficial de cubierta de mayor rango, siendo sustituido por los siguientes en el escalafón. En el caso de que no se encuentren oficiales de cubierta asumirá el mando los oficiales de máquinas siguiendo el mismo sistema.

El cargo de capitán goza de condición de autoridad pública, es decir deberá cumplir y velar porque se cumpla con las obligaciones legales que reglamentariamente se le impongan y que sean inherentes a su cargo. Deberá velar porque se mantenga el orden en la embarcación así como de la seguridad a bordo. El capital podrá tomar como medidas de policía las que sean necesarias para cumplir con sus obligaciones, debiendo acatar todos los miembros de la tripulación, así como las personas que se encuentren embarcadas, las órdenes del capitán. Estos podrán efectuar las reclamaciones necesarias que consideren oportunas ante la autoridad del puerto en el que encuentre destino.

Las obligaciones del capitán a bordo del buque pueden dividirse en dos apartados: las obligaciones de consignar los hechos producidos, y las obligaciones técnicas.

- i. Obligaciones de consignar los hechos producidos. Conforme a lo dispuesto en el artículo 177 de la LENMAR, el capitán estará obligado a:

“1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o administrativa.

2. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, en caso de negarse éste, por dos testigos.

3. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la Capitanía Marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.”

- ii. Obligaciones técnicas. Las obligaciones técnicas del capitán a bordo del barco son las que se regulan en el artículo 182 de la LENMAR:

“1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente. “.

- iii. Obligación de comunicar accidentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 186 de la LENMAR:

“1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Capitanía Marítima o autoridad consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

2. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración Marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.”.

El capitán, dentro del ejercicio de sus deberes deberá adoptar las medidas que estime necesarias de cara a asegurar la seguridad del buque y de su tripulación, deberá igualmente velar por el correcto almacenaje las mercancías. Tendrá así mismo la obligación de buscar resguardo cuando las condiciones desaconsejen la navegación, iniciado las solicitudes de salvamento pertinentes en los casos en los que sea necesario.

El capitán en ningún caso podrá abandonar el buque, teniendo en todo caso la obligación de prestar auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar (no podrá realizar estas labores de salvamento en el caso de que se comprometa la seguridad del buque, su dotación o a sus pasajeros), que se encuentre en peligro salvo que se den dos circunstancias de manera conjunta:

- Realizadas las oportunas medidas en materia de salvamento marítimo de personas.

- Se hayan adoptado las medias de salvamento oportunas para mercancías y documentos oficiales que pertenezcan al buque y se encuentren a bordo.

El Capitán tendrá plena independencia frente al armador, fletador, o cualquier persona que intervenga en la actividad de navegación marítima con un interés real y justificado en el buque, a la hora de tomar las decisiones relativas a el ejercicio de la actividad de la navegación, bajo su juicio profesional, y que sean necesarias para salvaguardar vidas humanas o proteger el medio marino. El capitán no podrá ser despedido en ningún caso por desoír las instrucciones que contravengan los criterios expuestos anteriormente.

Por su propio derecho será representante del armador valido a la hora de contraer las obligaciones que se requieran de cara a resolver las necesidades corrientes del buque. En referencia a estas, el armador estará obligado en todo momento a responder por estas obligaciones contraídas, no respondiendo de las obligaciones producidas como consecuencia de actos y contratos que suscriba contraviniendo las instrucciones que expresamente otorgase el armador.

b. Otros Miembros de la dotación del buque.

i. Piloto.

También denominado Primer Oficial de Cubierta o de Puente, es el segundo puesto de autoridad del buque tras el capitán. Siempre y cuando el naviero no acuerde otra cosa será el encargado de sustituir al capitán cuando este se ausente, sea cual sea la causa. El piloto asumirá todas las obligaciones y responsabilidades.

Una de las características esenciales de esta figura es que el piloto deberá acordar con el capitán el cambio de rumbo cuando sea conveniente por causas que imposibiliten la navegación del buque. En el caso de que el capitán no esté de acuerdo, para salvaguardar su derecho, deberá formular protesta por escrito y asumir las órdenes del

capitán, quien responderá en todo caso de la responsabilidad que se derive de la decisión concerniente al rumbo.

ii. El contraмаestre.

El contraмаestre se sitúa en el tercer escalafón de la autoridad del buque, tras el piloto. El contraмаestre estará a cargo de la conservación del buque así como de los enseres y pertrechos dispuestos. Velará por la correcta reparación de los daños ocasionados en el buque que puedan alterar su uso corriente. Será el encargado de realizar el inventario total del aparejo¹² y pertrechos¹³ del buque en los casos en los que este se desarme. Deberá igualmente velar por el buen orden del cargamento y conservar el orden entre la tripulación, la disciplina y el buen servicio de está distribuyendo el trabajo a bordo entre los marineros.

iii. Oficiales de máquinas.

Dependerán de este todos los miembros que componen la sala de máquinas y tendrá como obligación velar por el normal y corriente funcionamiento del motor del buque. Tendrá la obligación de llevar el cuaderno de máquinas anotando en un apartado denominado “ocurrencias notables” cualquier avería así como deterioro de las máquinas y calderas, así como las medidas que se tomaron para su reparación.

Para realizar cualquier tipo de reparación deberá contar con la autorización del capitán, dependiendo de este igualmente para alterar la marcha del buque. Al igual que el piloto, en el caso de no estar de acuerdo con el capitán, deberá formular protesta por escrito, pero deberá acatar las órdenes del capitán, quien será responsable de los daños que puedan surgir de estas.

3.2.2 Independientes del Naviero.

¹² El aparejo es el conjunto de palos, vergas, jarcias y velas que permitirán la navegación del buque aprovechando el aire como fuerza para realizar la actividad de navegación.

¹³ Los pertrechos son elementos accesorios al buque pero necesarios para realizar la actividad de navegación. Son elementos que se diferencian del casco, quilla, máquinas y aparejos.

a. Gestor Naval.

Se tendrá por gestor naval aquel empresario individual quien, en nombre y por cuenta del propietario del buque, explote uno o todos los apartados derivados de la explotación de un buque ajeno, a cambio de una remuneración pactada. Este tipo de relaciones jurídica, de carácter mercantil, se regirá a través de un contrato similar al contrato de comisión dado que, el gestor naviero será un colaborador independiente del naviero que actuará como un agente del naviero. Deberá tener aptitud para ejercitar la actividad de comercio, a pesar de que tenga esta relación un carácter representativo y, según la doctrina, deberá inscribirse en el Registro donde se encuentre registrada la empresa naviera este apoderamiento, según la reiterada doctrina.¹⁴

El gestor deberá observar con detenimiento el avance de la actividad de explotación, cumpliendo en todo momento con sus obligaciones con la misma diligencia que un ordenado empresario y un representante leal, teniendo como premisa en todo momento proteger los intereses de su mandante, el armador.

Le serán aplicables de forma análoga las características propias del contrato de comisión y del contrato de agencia, respondiendo ante terceros de forma solidaria de manera directa de los negocios que realice en nombre propio. El Gestor por tanto deberá en todo caso, con el objetivo de aminorar sus responsabilidad, identificar al mandatario a través del cual se encuentra realizando el negocio jurídico oportuno.

En el ámbito de la representación de la capacidad para representar al armador por parte del capitán, este podrá representar al armador en los procedimientos judiciales y en los procedimientos administrativos que se deriven de la navegación, con legitimación activa y pasiva.

b. Consignatario de buques.

Se tendrá por consignatario de buques a aquellos colaboradores independientes de los navieros quienes van a administrar los intereses de los

¹⁴ CAMACHO DE LOS RÍOS, J. Y AA.VV., Lecciones de Derecho Mercantil, Ed. Tecnos, Madrid 2002, pág. 104 y PADILLA GONZÁLEZ, R. Y AA. VV. , Derecho Mercantil, Ed Ariel, Barcelona 2002, pág. 884.

mismos desde tierra, es decir, gestionaran los negocios de las navieras atendiendo principalmente a funciones comerciales y operativas. El artículo 319 de la LENMAR da una delimitación del concepto legal de consignatario de buques:

“Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.”.

El régimen por el que se regirá el contrato será por el mismo que el contrato de comisión mercantil, siempre y cuando se trate de una relación ocasional. En el caso de que sean relaciones jurídicas más estables o continuas se les aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia.

Las funciones del consignatario serán entre otras:

- Prestar los servicios y atención que requieran en el puerto tanto al buque como a la tripulación.
- Realizar las gestiones administrativas y técnicas necesarias para la estancia del buque en el puerto, siempre por cuenta del armador.
- Abonar a la autoridad portuaria las tarifas que se requieran por la utilización de las mercancías de las aguas del puerto y demás que se devenguen.
- Encargarse de las labores de contratación y/o supervisión de las operaciones portuarias relacionadas con la mercancía.
- Gestionar y/o supervisar los demás transportes para las mercancías, en los casos de contratos de transporte multimodal.
- Actuar conforme a lo ordenado por el armador, defendiendo en todo caso los intereses de este.

En cuanto a la responsabilidad del consignatario, en ningún caso, será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones que nazcan ocasionadas por los daños o pérdidas de la mercancía, así como de los posibles retrasos en la entrega. Por el contrario, actuará como comunicador válido entre las reclamaciones y reservas por pérdidas o daños

a las mercancías que le sean dirigidas por el destinatario del transporte, surtiendo una vez comunicadas a este los mismos efectos.

El consignatario esta igualmente legitimado para firmar por cuenta del armador o el naviero los Conocimientos de Embarque¹⁵ de las mercancías cargadas en el buque, haciendo constar en todo caso el nombre y la dirección de aquel. Si no se identificará responderá de las reclamaciones surgidas por los daños en el transporte de manera solidaria en conjunto con el armador o naviero.

c. Transitarios.

El Transitario es un intermediario encargado de coordinar el transporte de las mercancías de forma acorde con las necesidades expuestas con el cliente. Este intermediario tratará con el cliente, los consignatarios de buques, los agentes de aduana, las empresas de transporte, y con todos aquellos proveedores de servicios relativos al transporte de mercancías que por razón del encargo se requieran.

Dentro de las funciones de los transitaros se encuentran:

- Coordinar y organizar los transportes de mercancía multimodal.
- Seleccionar y contratar los transportistas en nombre propio.
- Velar por el estado del viaje en cada tramo, coordinado a los transportistas hasta el final del mismo.
- Disponer de almacenes con el objetivo de recibir las mercancías para posteriormente remitírselas a sus destinatarios y viceversa.
- Realizar las labores necesarias en la aduana de mercancías, almacenando la mercancía y distribuyéndola posteriormente.
- Si así lo deciden las partes, será responsable del transporte, por tramos o completo, hasta que llegue a su destino final.
- Prestará asesoramiento legal y administrativo a los clientes en todo momento.

Los Transitarios pueden agruparse en dos Federaciones, de manera potestativa: La Federación Internacional de Asociaciones Transitarias y Asimilados (en adelante, FIATA), y la Federación Española de Transitarios

¹⁵ En expositivos posteriores se desarrollará esta figura.

Expedidores Internacionales y Asimilados (en adelante, FETEIA). FETEIA ha sido la encargada de escribir y publicar el formulario Orden y Contrato de Expedición (en adelante, OYCDE), por el cual se van a regular las condiciones generales de expedición así como van a regularse, de manera dispositiva, los derechos, obligaciones y responsabilidades de las partes en el negocio jurídico celebrado.

d. Operadores de Transporte Multimodal o combinado.

Es una modalidad de Transitario que surge cuando se contrata un transporte combinado, es decir, por medios distintos: tierra, mar y aire.

El Transitario en estos, siempre que lo haga de forma personal y no a través de terceros casos asumirá la ejecución del contrato global de transporte, asumiendo la misma responsabilidad que pueda derivarse del mismo, como si fuera el transportista, por daños, pérdidas y retrasos en la mercancía.

e. Empresas de carga y descarga.

Las empresas de carga y descargas serán las responsables de ejecutar las citadas labores en la zona de recepción de la mercancía, administración o vagón y el propio muelle. La carga y descarga se diferencian de las labores de estiba y desestiba dado que estas últimas transcurren en el lapso temporal desde que la mercancía se eleva a través de las grúas del muelle, hasta que son colocadas en la bodega del buque, y al contrario.

Además de estas operaciones, en la práctica común, serán las encargadas de conservar las mercancías, almacenarlas y darle posteriormente destino dentro del puerto. Igualmente se encargarán de realizar las labores de recepción y entrega de las mercancías, pudiendo, de manera dispositiva si así se fija en el contrato, tener capacidad para reconocer las mismas, identificarlas y obtener de quien corresponda los Conocimientos de Embarque.

f. Agentes mediadores libres y corredores de buques.

La función de esta figura es la de mediar entre las empresas que ofrecen contratos de transporte y las empresas que requieren de estos. En concreto su actividad profesional es la de poner de acuerdo a las dos partes del

contrato marítimo en cuestión con el objetivo final de celebrar el contrato marítimo. Pueden participar en contratos de utilización de buque, de construcción, de venta, así como de seguro marítimo.

Pueden por tanto aparecer en el contrato a través de distintas figuras:

- Mediadores, no aparecen de forma expresa en el contrato.
- Comisionistas, como representantes de una parte.
- En nombre y por cuenta propia, como representante de un tercero sin identificarlo.

g. Practico de puerto.

El práctico será el encargado de asesorar al capitán a la hora de realizar las operaciones y maniobras necesarias para asegurar la navegación del buque por aguas portuarias o adyacentes. Tendrá un deber especial de colaborador recíproco con el capitán mientras dure el practicaje, estando obligados a realizar la planificación conjunta de las maniobras del buque en la entrada o salida del puerto.

El práctico en ningún momento sustituirá al capitán u oficial, continuando en el pleno ejercicio de sus deberes y obligaciones el capitán. El Capitán podrá de manera expresa o tácita manifestar la voluntad de que sea el práctico el encargado de realizar las maniobras.

El artículo 328 de la LENMAR recoge el régimen de responsabilidad por daños del práctico durante la ejecución del practicaje:

“1. Los daños y accidentes causados al buque o a terceros por inexactitud u omisión en el asesoramiento que el práctico debe prestar al capitán serán imputables a aquel, sin perjuicio de la concurrencia de culpa que pueda apreciarse cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas.

2. De los daños causados imputables exclusivamente al práctico responderá este.

3. *De los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador.*

4. *En los supuestos establecidos en los apartados anteriores resultarán de aplicación las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos.”.*

h. Remolcadores.

Serán los armadores quienes, a cambio de un precio cierto, se obligan a realizar con su buque las maniobras necesarias para desplazar un segundo buque, artefacto o embarcación. La actividad de remolque puede realizarse de manera directa o prestando su colaboración y/o acompañamiento para las maniobras. El contrato puede ser por tanto un contrato de remolque de maniobra, se asiste al remolcado durante la maniobra de remolcamiento, o de transporte, se acuerda el desplazamiento del buque a remolcar.

Así mismo, tanto el remolcador como el remolcado serán solidariamente responsables de los daños que con razón del remolcamiento se produzcan con terceros. La responsabilidad entre el armador que es remolcado, y el armador que realiza el remolcamiento, será individual, siendo cada uno responsable de los daños que le produzca a la otra parte. El plazo para el ejercicio de las acciones de compensación e indemnización por quien haya sufrido menoscabo en sus bienes o derechos derivado de una acción de remolcamiento será de un año.

Es importante hacer mención al remolque de fortuna. Cuando un buque requiera de los servicios de remolque derivados de una situación extraordinaria (en ningún caso tendrá dicha consideración un supuesto de salvamento marítimo), que dada su carácter de urgente no cuente con un pacto acerca de las condiciones por las que va a llevarse a cabo la actividad de remolque, el armador que realice el remolque podrá exigir el abono de una remuneración por los servicios prestados donde se incluirán, los daños y perjuicios sufridos por el buque que presta el servicio, el lucro cesante durante el periodo del remolque, y un precio adecuado, independientemente del éxito de la operación.

i. Agentes de aduana.

Se tiene como Agente de Aduana a aquellos operadores multilogísticos, con conocimientos muy altos en legislación aduanera, en comercio exterior, en logística y transporte y que van a prestar servicio de asesoramiento al importador y/o exportador que van desde el correcto embalaje de las mercancías, hasta confirmar la llegada de este a su destino.

Son intermediarios entre la Administración y los comerciantes, pero que se encuentran subordinados a la Administración Pública de manera directa, a través de su adscripción a la Dirección General de Aduanas.

Los servicios que prestaran los Agentes de Aduanas serán entre otros:

- Despacho de los tributos correspondientes a Aduana por la importación o exportación de mercancías.
- Prestar asesoramiento en lo referente a legislación aduanera. Informar a quien lo requiera de los regímenes y destinos aduaneros, de la política agrícola comunitaria, de los sistemas de preferencias generalizados, del antidumping, de los aranceles, de los regímenes comerciales, de la financiación internacional, de los servicios aduaneros y de los depósitos fiscales.
- De los tránsitos, a nivel nacional y comunitario.
- Asesoramiento en cuanto a regímenes especiales, perfeccionamiento de activos, pasivos y otros recursos.
- Realización de inspecciones aduaneras en los destinos, de los recursos que deban conocer estos, así como de las reclamaciones tributarias en materia aduanera.
- Coordinación de seguros y averías.

El servicio que prestan los Agentes de Aduanas deberán realizarse bajo contraprestación de abono por parte del beneficiarios de las tarifas públicas por la prestación del servicio. Estas tarifas se encuentran fijadas por la Orden Ministerial 13/01/2984, y tienen carácter de limitativo, es decir, no podrán sobrepasarse en ningún caso. La naturaleza de esta

contraprestación tendrá como fundamento la remuneración asignadas a los agentes en las operaciones aduaneras.

j. Inspector de carga.

Será el encargado de la inspección de la carga del durante las tres fases mediante las cuales se realiza la inspección: en la fábrica, a bordo del buque, en la fase de descarga y durante la recepción de la mercancía. Las operaciones de inspección serán distintas según el tipo de mercancías.

Los inspectores de buque, principalmente aparecerán mientras se encuentren en curso las operaciones comerciales, las operaciones de transportes y las operaciones de seguro.

3.3 TIPOS DE CONTRATO DE TRASPORTE MARÍTIMO Y SUS FIGURAS.

3.3.1 Contratos de explotación del buque.

Utilizando una definición amplia del término, tendremos como contratos de explotación del buque aquellos contratos que se originan con motivo de la utilización del buque por parte del naviero, a partir de los cuales se va a realizar la explotación comercial del buque.

3.3.1.1 Evolución histórica.

Los contratos de explotación del buque surgen ya en la época Romana.¹⁶ El propio derecho Romano identificaba y separaba los contratos de explotación de buque más corrientes en la actualidad: el contrato de arrendamiento, el de fletamento y el contrato de transporte marítimo.

Posteriormente durante la Edad Media la actividad de la navegación se realiza mediante sociedades en las que no se diferencia de una manera clara la actividad empresarial de la navegación de la de cambio o venta de mercancías meramente mercantil. Surge en esta época la posibilidad de celebrar los contratos de arrendamiento y fletamento, claramente diferenciados.

Es en el inicio de la Edad Moderna, coincidiendo con la Codificación cuando vamos a tener constancia de las diferencias más significativas entre la actividad naviera y el contrato de fletamento. Se conceptúa así el contrato de fletamento con una doble naturaleza, condicionada del objeto del contrato dado que, por un lado se pone a disposición de un buque ajeno, en régimen de arrendamiento, y en segundo lugar un objeto destinado al traslado de mercancías, entendiendo el fletamento como transporte.

Es en el S. XVII cuando los navieros comienzan a utilizar sus buques de manera especializada en el transporte de mercancías, otorgando a disposición de quien lo requiera la totalidad del buque o parte de esta, es la primera aparición del contrato de fletamento-viaje. Este contrato se refleja

¹⁶ GABALDÓN GARCÍA J.L. y RUÍZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Ed. Marcial Pons, Madrid 1999.

ya en el Código de Comercio de 1885 el cual va a regular el contrato de fletamento a través del cual se pone a disposición del cargador la capacidad entera de carga del buque. Posteriormente comienzan a surgir las líneas regulares de transporte, con itinerarios y fechas fijas y conocidas para los comerciantes, pero con la salvedad de que no se determinaba el buque.

Es posteriormente en el S. XX cuando de la aplicación práctica del *Ius Mercatorum* los Estados reconocen la necesidad de que sus cuerpos legales nacionales e internacionales reconozcan de manera expresa e individual estos contratos, delimitando unos de otros, dando lugar a la actual legislación.

Derogadas las disposiciones en materia de contratación marítima del Código de Comercio, será en el Título IV de la LENMAR donde actualmente se regulen este tipo de contratos.

3.3.1.2 Contratos explotación del buque en la actualidad.

A pesar de que en la actualidad encontramos una diversidad contractual que puede englobarse dentro del término contratos de explotación del buque, existen rasgos y caracteres muy diferenciadores de cada uno que los distinguen de otros negocios jurídicos y que, bajo la nueva regulación otorgada por la LENMAR. En un principio, inspirada por la autonomía de voluntad de las partes reinará lo que estas pacten y no sea contrario a las normas ni a la propia naturaleza del contrato.

De esta forma podremos identificar claramente las prestaciones asumidas por ambas partes, delimitando el ejercicio objetivo de sus derechos, y separándolo de los derechos ajenos.

3.3.2 Tipos de contrato de explotación del buque.

3.3.2.1 Arrendamiento de buques.

3.3.2.1.1 Concepto.

Atendiendo al tenor literal de lo dispuesto en el artículo 188 de la LENMAR, tomamos como concepto de arrendamiento de buque:

“Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características.”.

De lo expuesto extraemos que en este contrato figuraran dos partes diferenciadas, por un lado el arrendador (suele coincidir con la figura del naviero), y por otro lado el arrendatario, constituyendo a través de la firma de un contrato en una serie de obligaciones para las partes que de manera global podemos distinguir como por parte del arrendador se pondrá a disposición del arrendatario un buque, y por parte del arrendatario se abonará un precio cierto. En definitiva será una cesión de uso del buque a cambio de una prestación económica.

3.3.2.1.2 Naturaleza jurídica.

La naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento es la común al arrendamiento de cosa mueble en la que existe una traslación de la posesión a favor de un arrendatario, puede considerarse incluso como una adaptación de lo dispuesto en los artículos 1.554 y siguientes del Código civil a las características y naturaleza del buque. Dado que el buque es una unidad de explotación en si misma, y dado que el arrendador se queda al margen de la explotación, el arrendatario asumirá los riesgos que se deriven de la explotación del buque para ejercitar el comercio.

El contrato deberá realizarse por escrito, así como deberá inscribirse el mismo en el Registro de bienes muebles, conforme a lo dispuesto en el artículo 190 de la LENMAR, que como hemos advertido anteriormente tendrá simplemente eficacia a efectos declarativos frente a terceros.

El plazo para el ejercicio de las acciones derivadas del arrendamiento de buque es un año tomando como referencia la fecha de terminación

del contrato o la devolución del buque. En los casos en los que el daño surja a partir de un menoscabo en el derecho del arrendador por parte de un tercero, como consecuencia de un negocio jurídico celebrado por el arrendatario con este, el plazo comenzará a computarse cuando surja el daño.

3.3.2.1.3 Elementos del contrato

3.3.2.1.3.1 Obligaciones

3.3.2.1.3.1.1 Arrendador.

Las obligaciones del arrendador frente al arrendatario, conforme a lo dispuesto en la LENMAR, serán las siguientes:

- Entrega del buque, artículo 191 de la LENMAR. El arrendador se compromete con el arrendatario a entregar el buque arrendado en las condiciones que así quedaron fijadas por el contrato, siendo de aplicación supletoria en los casos que no se regule el estado adecuado para la navegación pactada. La entrega será la pactada por las partes en el lugar y fecha descrito.

- Estado de navegabilidad del buque a la entrega, artículo 192 de la LENMAR. El arrendador tiene la obligación de entregar el buque en estado de navegabilidad, y en concreto, en el estado adecuado para la navegación acordada. El propio arrendador tendrá la obligación de reparar los vicios que se deriven durante la navegabilidad del buque que den lugar a perjuicios, salvo que los vicios responsan a una diligencia razonable.

3.3.2.1.3.1.2 Arrendatario.

Las obligaciones del arrendatario, conforme a lo dispuesto en la LENMAR son las siguientes:

- Pago del precio pactado y limitaciones de uso del buque, artículo 193, LENMAR. El arrendatario deberá satisfacer la contraprestación acordada, es decir, deberá hacer frente al

abono del precio atendiendo al plazo, forma y lugar convenidos durante la celebración del contrato. Igualmente quedará obligado a darle única y exclusivamente el uso que se fijo en el contrato al buque. Cabe interpretar, que para otros usos no previstos en el contrato, se atenderá a la naturaleza del propio buque para comprobar su aptitud.

- Obligación de mantener el buque en un correcto estado de navegabilidad, artículo 194 de la LENMAR. Durante el tiempo en el que permanezcan obligadas las partes el arrendatario deberá mantener el buque en un estado correcto para ejercitar la actividad de navegación, teniendo en todo caso la obligación de comunicar al arrendador los daños que se produzcan en el buque. El arrendador ante esta situación podrá inspeccionar el buque, sin perjudicar el normal desarrollo de las actividades del mismo y asumiendo por su cuenta y cargo los gastos de esta inspección.

- Obligación de restituir el buque a la terminación del contrato, artículo 195 de la LENMAR. El arrendatario deberá cumplir con lo determinado en el contrato de arrendamiento en cuanto a plazo y lugar de entrega del buque¹⁷, siendo responsable de los daños y perjuicios que se deriven como consecuencia de un retraso en la entrega. Salvo pacto contrario el arrendador podrá tomar como una prórroga del contrato el lapso temporal entre el último viaje realizado por el buque y su entrega.
El buque deberá entregarse en el mismo estado en el cual fue entregado, únicamente se admitirá a la entrega los desperfectos producidos por el desgaste normal del buque.

- Obligación del arrendatario de mantener indemne el derecho del arrendador, artículo 197 de la LENMAR. El arrendatario deberá salvaguardar el derecho del arrendador sobre el buque sea cual

¹⁷ En el caso de que no se estipule un lugar de entrega se tomará como referencia el lugar de recogida del buque.

sean las cargas y derechos que surjan a favor de terceros derivados de la explotación del buque.

- Del subarriendo del buque, artículos 199 a 201 de la LENMAR. En el caso de que el arrendador tenga la intención de subarrendar el buque a un tercero, deberá mediar siempre conocimiento expreso del arrendador. En arrendador en todo caso mantendrá su obligación de pago del precio frente al arrendador, quien podrá dirigirse contra el subarrendatario de manera directa en el caso de que el arrendatario no abone el precio en las condiciones pactadas. Cuando se realice una cesión del contrato de arrendamiento y no un subarriendo, el cesionario se subrogará en la posición jurídica del arrendatario, separándose este de la relación jurídica anterior.

3.3.2.1.3.2 Derechos de terceros.

En los casos en los que el buque sea enajenado estando vigente un contrato de arrendamiento, el comprador del buque podrá exigir al arrendatario que cumpla con lo pactado en el contrato. Si la voluntad del comprador es la de extinguir el contrato, deberá respetarlo, salvo que este no se haya inscrito en el Registro de Bienes Muebles, lo que provocaría la extinción del mismo, debiendo respetar el viaje en curso de ejecución en el momento de la transmisión. El arrendatario tendrá derecho en este caso a reclamar del vendedor los daños y perjuicios que estime oportunos.

3.3.2.2 Contrato de Fletamento de buque.

3.3.2.2.1 General.

3.3.2.2.1.1 Concepto naturaleza jurídica.

El contrato de fletamento, conforme a lo dispuesto en el artículo 203 de la LENMAR será:

“Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago

de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.”.

De esta definición facilitada por la LENMAR podemos extraer las siguientes características:

- Se trata de un modelo de contrato de transporte de mercancías marítimo.
- En el caso en que nos encontremos ante un contrato multimodal únicamente se aplicarán las normas correspondientes al fletamento durante el viaje se encuentre en fase de navegación.
- Únicamente podrán ser objeto del contrato de fletamento el buque en su sentido estricto.

3.3.2.2.1.2 Tipos de fletamento.

El contrato de fletamento, conforme al destino que se le dé al mismo, se podrá clasificar entre los siguientes:

- Fletamento por viaje: Se establece la obligación al porteador de realizar uno o más viajes de manera consecutiva. Los gastos de explotación del viaje, salvo pacto contrario, correrán a cargo del porteador. En el fletamento por viaje podrá ser objeto del contrato una parte o todo el buque.
- Fletamento por tiempo: El portador estará durante un periodo de tiempo fijado por contrato obligado a realizar todos los portes que el fletador ordene, teniendo como único límite lo que se haya pactado entre las partes. El fletador por tiempo asumirá íntegramente la gestión comercial del buque, corriendo por su cuenta y cargo todos los gastos que se devenguen de la explotación del buque.
- Fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de Conocimiento de Embarque: son contratos de fletamentos destinados al transporte de ciertas mercancías dada sus naturaleza y características.

- Contratos de volumen: Son los contratos de fletamentos referidos al transporte de un cierto número de mercancías en más de un buque, o en más de un viaje, aplicándoles a todos ellos lo convenido por las partes en el contrato de fletamento.

3.3.2.2.1.3 Elementos del contrato de fletamento.

a. Elementos personales.

- El Porteador.

Será quien se encargue de asumir la realización del objeto del contrato de fletamento, es decir, se encargará de ejecutar el transporte de mercancías. En los casos en los que exista un intermediador, comisionista, en el contrato, este actuará como porteador contractual, siendo el armador el porteador efectivo, y respondiendo entre ellos de los daños y perjuicios ocasionados, con reserva del derecho de repetición posterior de cada uno.

- El Fletador.

Es la parte del contrato que encarga el transporte y que debe satisfacer el precio al porteador. Es una parte distinta al cargador, que será quien entrega las mercancías al porteador de manera previa a ejecutar el transporte, figurando en el Conocimiento de Embarque. El fletador podrá ejercer a la vez como cargador.

- Destinatario.

Será el encargado de recibir la mercancía en el puerto de destino, debiendo estar habilitado por el fletador para ello. Puede ser el propio fletador, el cargador, o un tercero designado por este.

b. Elementos reales.

- El buque.

A la hora de suscribir el contrato de fletamento será obligatoria la identificación e individualización del buque en la póliza de fletamento. La identificación del buque en el contrato va a ser una de las características diferenciadoras del contrato de transporte en

general. El porteador que omita la veracidad de las características indicadas en la póliza podrá optar por la resolución del contrato, así como de instar acciones legales tendentes a obtener una indemnización por el menoscabo de su derecho.

Puede pactarse en la póliza la libertad al porteador de identificar e individualizar el buque siempre y cuando cumpla con unos requisitos técnicos, más en concreto de carga y capacidad de transporte marítimo.

- Precio o flete.

Se calculará de forma distinta dependiendo de si es un contrato de fletamento por tiempo (se calculará en atención al tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador), o por viaje (se determinará una cantidad por viaje y en el caso de que no se tome la totalidad del buque, de manera proporcional con la carga).

En la póliza se deber reflejar además de la cuantía, los datos a través de los cuales esta se va a calcular, ya sea por unidades de tiempo, peso o volumen. Se determinará también el momento del pago y la forma en la que se realizará este.

c. Elementos formales.

- Poliza de fletamento.

Será el documento mediante el cual se documentará el contrato de fletamento. La póliza de fletamento en sí será la expresión típica del contrato de fletamento donde se reflejarán las condiciones y los términos sobre los que va a ejecutarse el propio contrato de fletamento. En la póliza se reflejará además de los datos identificativos del porteador y fletante, la identificación del buque, cuando este constituya un requisito esencial, las condiciones del viaje, el tiempo destinado a planchas y demoras, así como la capa¹⁸ a pagar al capitán.

¹⁸ Se entiende por capa como aquel incentivo económico a pagar al capitán del buque con el objetivo de estimular su diligencia en las operaciones de carga y descarga de mercancía.

- Conocimiento de Embarque.

Es un documento probatorio que demuestra la relación jurídica entre las partes así como el hecho de haber recibido a bordo la cantidad de las mercancías acordadas, y las condiciones en las que se encuentran estas. Actuará a su vez como un título que representa las mercancías designadas, procediendo a la entrega de las mercancías de manera mediata a su poseedor. La transmisión por tanto de este documento producirá la transmisión de la posesión de las mercancías, y cuando se acompañe de título suficiente¹⁹, transmitirá también la propiedad de la mercancía.²⁰

3.3.2.2.1.4 El conocimiento de embarque.

Tal y como hemos descrito en el expositivo anterior, el Conocimiento de Embarque será título suficiente para la traslación de dominio. Esta característica se encuentra recogida en lo dispuesto en el artículo 251 de la LENMAR:

“La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX.”

Además de sus características como título valor, tiene cualidades de un título de crédito dado que puede exigir, el tenedor legítimo, del porteador las mercancías en el lugar que fue pactado como entrega. Esta circunstancia se reconoce en el artículo 252 de la LENMAR:

¹⁹ Cualquier negocio jurídico mediante el cual se traslade la propiedad de las mercancías a un tercero.

²⁰ A pesar de realizar una introducción a la figura, en el expositivo continuo analizaremos en profundidad la figura, dada su complejidad e importancia.

- “1. El porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega.*
- 2. En caso de entrega de las mercancías a persona no legitimada, el porteador responderá frente al tenedor legítimo del conocimiento del valor de las mercancías en el puerto de destino, sin que pueda limitar la cuantía de la responsabilidad.*
- 3. Si a petición del cargador se hubiera emitido más de un original del conocimiento con constancia en cada uno de ellos del número de ejemplares originales, el porteador quedará liberado realizando la entrega contra la presentación y rescate de cualquiera de los ejemplares originales, considerándose amortizados los demás respecto del porteador.”.*

Una vez han sido cargadas las mercancías a bordo del buque, el porteador, o quien este determine, deberá entregar al cargador el documento físico de conocimiento de embarque. En dicho documento deberá incluirse de manera imperativa la expresión del día y la hora en la que se inicia el cargamento y se finaliza la carga. El cargador podrá solicitarle al emisor del Conocimiento de Embarque dos o más ejemplares originales del documento de Conocimiento de Embarque, debiendo recogerse tal circunstancia en el propio documento.

Cuando cargador y porteador así lo convengan, el Conocimiento de Embarque se podrá realizar a través de soporte electrónico. Para ello en la póliza de fletamento se deberá determinar el sistema de emisión y circularización del mismo, el sistema de garantía de la seguridad del soporte y de la intangibilidad del contenido, el modo de legitimación del titular del conocimiento así como el modo de entrega de la mercancía y el modo de acreditar la pérdida de validez o eficacia del conocimiento a través de este soporte.

El contenido obligatorio del Conocimiento de Embarque se encuentra regulado en el artículo 248 de la LENMAR:

“1. En el momento de entrega al cargador, el conocimiento de embarque deberá contener las siguientes menciones:

1.º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del porteador.

2.º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del cargador y, si el conocimiento fuera nominativo, los del destinatario.

3.º La descripción de las mercancías realizada por el cargador, con expresión de la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos, y, según los casos, la cantidad o el peso, así como el estado aparente que tuvieren. Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor que tuvieren. Si las mercancías fueran peligrosas, esta mención se hará constar en el conocimiento de forma destacada. Si las mercancías estuvieran en contenedores, bandejas de carga u otros medios semejantes, cada contenedor, bandeja o similar se considerará como una unidad, salvo que se especifique lo contrario. Si las mercancías pudieran ser transportadas en cubierta, se hará constar expresamente en el conocimiento de embarque.

4.º Los puertos de carga y descarga de las mercancías y, en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y terminación del transporte.

5.º La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte y, si se hubiera pactado, la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar que corresponda.

6.º El lugar de emisión del conocimiento y, si se hubiera entregado más de uno, el número de ejemplares originales.

2. El conocimiento podrá contener, además, todas aquellas menciones o estipulaciones válidamente pactadas por el cargador y el porteador.”

Corresponderá al porteador de la mercancía, o a un agente que actué en nombre de este, siempre y cuando tenga poder suficiente, firmar en nombre de este. Existe una presunción en el caso de que la firma del Conocimiento de Embarque por parte del capitán del buque que se presumirá que lo hace por cuenta del armador.

El conocimiento de embarque a su vez puede funcionar como título habilitante para retener las mercancías ante el impago del flete por el fletador, en el caso de que se especifique en el Conocimiento de Embarque:

“El porteador podrá rechazar la entrega de las mercancías al destinatario mientras no le pague el flete y las demoras causadas en el puerto de carga en los siguientes casos:

- a) Cuando así lo establezca específicamente el conocimiento de embarque.*
- b) Cuando el destinatario sea el mismo fletador, aunque nada mencione.”.*

El Conocimiento de Embarque tendrá igualmente fuerza probatoria de la entrega de las mercancías por el cargador al portador para su transporte y para su entrega en destino, el artículo 256 de la LENMAR regula ésta característica:

“1. Salvo prueba en contrario, el conocimiento de embarque hará fe de la entrega de las mercancías por el cargador al porteador para su transporte y para su entrega en destino con las características y en el estado que figuren en el propio documento.

2. La prueba en contrario no será admisible frente a persona distinta del cargador, incluido el destinatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe y sin culpa grave, salvo que el porteador hubiere hecho constar en el conocimiento de embarque las correspondientes reservas sobre la inexactitud de las declaraciones contenidas en el documento, relativas a las

mercancías recibidas para su transporte o al estado de las mismas.”.

Por último debemos finalizar haciendo mención a las reservas de comprobación y a las cartas de garantías. El porteador cuando hubiese comprobado la descripción de las mercancías, así como la naturaleza de las mismas, las marcas de identificación, la cantidad de bultos, o el peso declarado por el cargador, y lo considere inexacto, deberá incluir en el conocimiento de embarque mención expresa a dichas inexactitudes. De igual forma deberá incluir mención al estado de las mercancías en el caso de que haya comprobado estas, advirtiéndole de que, en el caso de que no se realice reserva acerca del estado de la mercancía, se entenderá que el porteador las ha recibido en buen estado. En el caso de que por ausencia de medios adecuados para comprobar con exactitud las declaraciones del cargador acerca de las mercancías podrá el porteador incluir en el Conocimiento de Embarque una reserva en la cual mencione su imposibilidad de comprobar el estado de la mercancía. Derivada de esta inexactitud a la hora de cargar las mercancías, el porteador podrá reclamar indemnización por los daños y perjuicios causados derivados de la inexactitud de las declaraciones relativas a las mercancías entregadas. En relación con ésta garantía, el cargador y el porteador, o el cargador de manera unilateral, podrán pactar comprometiéndose a indemnizar al porteador por los daños que puedan surgir por la falta de constancia del estado de la mercancía en el Conocimiento de Embarque y de reservas, derivada de la transmisión de datos veraces por el cargador, así como de la apariencia física de la mercancía, o de los contenedores en los que esta se encuentre depositada.

3.3.2.2.1.5 Obligaciones de las partes.

a) Obligaciones del porteador:

- Puesta a disposición del buque. El porteador tendrá la obligación de poner a disposición del fletador el buque en el lugar y fechas conferidos. En el caso de que deba ser un buque determinado, este no podrá ser sustituido.

- Navegabilidad del buque. El porteador estará obligado a que el buque en el momento de iniciar la actividad de navegación, este en las condiciones idóneas para la misma, atendiendo a las necesidades del flete contratado, debiendo mantener este durante el transcurso del mismo.
- Características del buque. El buque deberá cumplir con las características técnicas que las partes convinieron en el contrato de flete. En el caso de que el buque no las cumpla el fletador podrá exigir del porteador indemnización por los perjuicios, si el perjuicio es irreparable y afecta a la actividad marítima del fletante este podrá solicitar la resolución del contrato.
- Falta de puesta a disposición del buque. El fletador, en el caso de que el buque no fuese puesto a su disposición den la fecha convenida podrá resolver el contrato y reclamar del porteador la indemnización correspondiente.
- Puerto Pactado. El buque, conforme a lo estipulado, deberá ser puesto a disposición del fletador o cargador en el lugar convenido. En los casos en los que este lugar sea impracticable para ello por acceso imposible o posibles daños para el buque, cualquiera de las partes podrá resolver el contrato. Si se trata de cuestiones coyunturales, se esperará.
- Derecho de designación de puerto. Cuando el fletador se hubiese reservado la potestad para designar el punto en el que se dispondrá el buque, deberá decidir este en un plazo razonable, y eligiendo un puerto seguro y accesible para el

buque. En el caso de que no nos encontremos un puerto de tales características el portador designará otro dentro de un área cercana, y si el fletador no estuviese dispuesto a hacerlo podrá el cargador resolver el contrato sin perjuicio de las correspondientes indemnizaciones. Si el buque sufriese daños derivados de la entrada y estancia en el puerto designado por el porteador, y siempre y cuando el capitán haya actuado con la diligencia debida, responderá el fletador.

- Muelle o lugar de carga. El fletador podrá designar por acuerdo de las partes, el muelle o en lugar en el que se acometerán las labores de carga. Deberá hacerlo en un plazo razonable dado que el porteador permanecerá fondeado en espera de las ordenes de este, o dirigirlo a un muelle usual de carga de mercancías, conforme a su naturaleza. Correspondiendo al fletador el abono de los gastos que se devenguen. En el régimen de Conocimiento de embarque será el portador quien tomará la decisión comunicándosela al cargador con una antelación razonable.
- Deber de custodia. El porteador responderá de las pérdidas o los daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción de sus deberes de velar por el buque y los elementos accesorios del mismo.
- Inhabilitación del buque. En el caso de que el buque a causa de avería, u otra causa que lo inhabilite para la navegación, interrumpiera el viaje, el porteador deberá custodiar las mercancías mientras dure esta situación. En el caso de que el buque quede plenamente inhabilitado, o el retraso pueda perjudicar de manera irreparable el cargamento, el porteador deberá contratar a su costa el transporte hacia el destino pactado.

- Seguridad del Puerto. Cuando el puerto que se haya designado como puerto de destino no fuese accesible en condiciones de seguridad óptimas para el buque, el porteador deberá, actuando con la mayor diligencia posible, dirigir el buque al puerto más próximo pudiendo exigir que se tenga a aquel como puerto en el que se entregan la mercancías. Si el obstáculo es temporal deberá aguardar a que el mismo se subsane. En el caso de que la causa de inseguridad fuese conocida por las partes a la hora de contratar el flete, estando dicho destino correctamente indicado, tendrá la obligación de soportar los gastos que se ocasionen de proceder a las operaciones de descarga en un puerto distinto al acordado. Esta disposición será de aplicación análoga a la hora de seleccionar muelle.

- Obligación de entrega. El porteador, conforme a lo acordado deberá entregar sin dilaciones innecesarias y conforme a lo dispuesto por las partes, las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. En el caso de que el individuo encargado de recibir las mercancías rechace estas o no se pusiese a disposición del porteador para recibir la entrega, el porteador almacenará las mercancías por cuenta del destinatario o bien las trasladará al depósito judicial.

b) Obligaciones del Fletador:

- Presentación de las mercancías para el embarque. Conforme a lo pactado el fletador deberá poner las mercancías a disposición del porteador para su embarque, sino existe pacto de las partes la dispondrá al costado del buque. En el caso en el que por parte del fletador no se cumpla con el plazo establecido el porteador podrá resolver el contrato y reclamar la indemnización correspondiente por los perjuicios sufridos.

- Flete sobre vacío. En el caso en el que el fletador no cargase la totalidad de la carga contratada del buque, deberá hacer frente al abono del mismo en su totalidad.
- Embarque clandestino. No estará permitido el embarque de mercancías de clase distinta a la contratada por el fletador salvo que no se cause con este perjuicio a los cargadores y constituya un flete usual del buque. Si no se realizase la notificación al porteador de que se están transportando mercancías distintas de las señaladas durante la celebración del contrato, el fletador deberá responder de los daños y perjuicios que surjan de este.
- Embarque de mercancías peligrosas. No estará permitido el embarque de mercancías peligrosas sin la previa declaración a tal efecto al porteador de las mercancías y sin que medie el consentimiento expreso de este. En el caso de que consientan las mercancías deberán ir nombradas conforme a lo dispuesto en la legislación vigente. En el caso en el que las mercancías se embarquen sin el consentimiento preceptivo del porteador este podrá o bien descargarlas en el puerto de destino más cercano o bien transformarlas y destruirlas para el aseguramiento de la carga.
- El flete, obligación que debe afrontar el fletador, se calculará conforme a los parámetros dispuestos en el artículo 233 de la LENMAR:

“El flete se calculará en la forma pactada en el contrato y, en su defecto, conforme a las reglas siguientes:

a) Si el flete se calculara por el peso o volumen de las mercancías, se fijará según el peso o volumen declarado en el conocimiento de embarque, salvo fraude o error.

b) En el fletamento por tiempo el flete se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a

disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste.”

- El fletador, tal y como ha quedado señalado en el apartado anterior, estará obligado al abono del flete en las condiciones pactadas por las partes. Es dispositivo que el flete sea pagado en el destino de la mercancía, debiendo constar esta circunstancia en el documento de Conocimiento de Embarque. Quedará obligado por tanto el destinatario al bono del flete y a retirar las mercancías.

3.3.2.2.1.6 Contratación y cierre del fletamento.

En el caso en el que el fletamento se encargue por el fletador directamente al porteador, no encontramos ninguna característica destacable de relevancia más allá de la obligación de que las partes formalicen su voluntad a través de la firma de un contrato.

Caso distinto es cuando interviene un intermediario, en concreto un corredor de fletes. Estos corredores se encargarán a través de centros o bolsas de contratación de transmitir la oferta a los armadores, o a los corredores de estos quienes en el caso de estar interesados iniciaran los tratos preliminares para la posterior firma del contrato. En la práctica habitual se fijan unos apartados esenciales que contendrán las características del flete: identificación del buque, tipo y cantidad de mercancía a transportar, puertos de carga y descarga de las mercancías, las fechas para realizar el porta, así como las planchas y demoras²¹. Una vez se cierran los elementos esenciales del porte se cierran incluyendo el clausulado “sujeto a detalles”. Esta cancelación del contrato preliminar solo se llevará a cabo cuando no exista acuerdo ni voluntad de las partes de tomar uno. En el caso de que si se tome acuerdo sobre el global del contenido de los acuerdos se procederá a la suscripción de la correspondiente póliza de fletamento dando traslado a las partes para que la suscriban.

²¹ Este apartado se detallará en el expositivo siguiente.

3.3.2.2.1.7 Plancha y demora.

Regulado en el artículo 239 de la LENMAR tendremos como plazo de plancha aquel periodo estipulado por las partes para realizar las labores de carga y descarga de mercancías. En los casos en los que las partes no pacten un plazo de plancha se atenderá el plazo usual conforme a las condiciones del propio buque, del puerto y de las mercancías a cargar o descargar. No se computarán como días hábiles para la plancha los festivos, los periodos en los que resulte imposible ejecutar los trabajos.

El inicio del computo para el tiempo de plancha dará comienzo una vez el buque arribe a destino, ya sea muelle o lugar de carga o descarga designado, salvo que las partes acuerden otra cosa, y el buque se encuentre preparado para realizar dichas operaciones, habiendo sido previamente comunicado el inicio al fletador.

El periodo de demora dará comienzo de manera automática una vez finalice el periodo de plancha estipulado por contrato y que no se hubiesen finalizado las labores de carga y descarga. El computo de la demora se realizará por términos horarios y días laborables.

Una vez finalice el plazo de demora, siempre y cuando no se hayan finalizado las operaciones de carga y descarga, el porteador podrá exigir una indemnización por los perjuicios ocasionados al tener detenido en el muelle el buque. El porteador estará en el derecho de emprender el viaje con las mercancías que se encuentren cargadas en el buque en ese momento, o descargarlas de la forma que considere más adecuada pudiendo reclamar el flete sobre el vacío que corresponda y los gastos de descarga que no estuviesen estipulados en el contrato.

3.3.2.2.1.8 Responsabilidad del porteador.

Regulada en los artículos 277 y siguientes de la LENMAR, el porteador deberá responder por la pérdida o daños sufridos en la

mercancía transportada, así como de los retrasos producidos en la entrega. Son normas con carácter imperativo por lo que no será válido cualquier tipo de pacto que trate estas mismas.

En España la regulación de la responsabilidad del fletador se lleva a cabo bajo las reglas denominadas “Reglas de la Haya-Visby”. Esta normativa se aplica de manera nacional e internacional. Es aplicable en todo caso para regir la responsabilidad del porteador por las pérdidas, daños o retrasos produciendo en cualquiera de las modalidades de fletamento contratadas.

A esta regulación le es de aplicación, con carácter supletorio, lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, Bruselas, 1924, así como de los protocolos que la modifique y de los cuales España sea Estado parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 277.2 de la LENMAR.

3.3.2.2.1.9 Límite de responsabilidad.

Las partes podrán establecer limitaciones a la responsabilidad siempre y cuando cumplan una serie de requisitos:

- Deberán encontrarse estas disposiciones pactadas en la póliza de fletamento, nunca en el Conocimiento de Embarque.
- No podrán destinarse a aminorar la responsabilidad cuando medie dolo o culpa grave del porteador.
- Únicamente podrán ser objeto de las relaciones entre el porteador y el fletador, no podrán oponerse en ningún caso ante terceros distintos del fletador.

3.3.2.2.2 Fletamento por viaje.

3.3.2.2.2.1 Concepto y naturaleza jurídica.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 204 de la LENMAR, el fletamento por viaje será aquel mediante el cual el porteador se

comprometerá a realizar uno o varios viajes determinados a favor del fletador. Estos viajes pueden ser consecutivos o alternos. El fletador podrá tomar para el porte, según se acuerde, la totalidad de cabida del buque o parte.

El elemento fundamental para el cálculo de la contraprestación será el viaje, lo cual sirve de ayuda porque se conoce el destino de manera previa a la contratación del flete. El porteador responderá de los gastos variables devengados por la explotación del buque mientras dure el viaje, salvo que las partes pacten lo contrario.

3.3.2.2.3 Elementos del contrato.

a) Elementos subjetivos.

Será de aplicación lo dispuesto para los elementos subjetivos del contrato de flete en general.

b) Elementos materiales.

Será de aplicación lo dispuesto para los elementos materiales del contrato de flete en general.

c) Elementos formales.

Será de aplicación lo dispuesto para los elementos materiales del contrato de flete en general.

3.3.2.2.4 Contenido del contrato.

La obligación principal de este tipo de contratos para el portador es la entrega de las mercancías en el puerto de destino con el deber de custodia de aparejado cumplimiento. Es característico de este tipo de contratos que, dado que se conoce el destino del flete, las partes determinen en la póliza la travesía que va a seguir el mismo, es decir, las partes suelen pactar la ruta que seguirá el buque portando el flete.

En cuanto al resto de obligaciones de las partes, les será de aplicación lo dispuesto para los contratos de flete en general.

3.3.2.2.5 Responsabilidad por daños o pérdida de mercancías transportadas.

La responsabilidad por daños producidos o por pérdida de mercancías transportadas en el flete se regirá por las disposiciones generales en materia de fletamento.

3.3.2.2.6 Límite de responsabilidad.

En cuanto a los límites de responsabilidad, las partes podrán pactar lo que estimen conveniente conforme a lo dispuesto en el régimen del contrato de flete en general.

3.3.2.3 Fletamento por tiempo.

3.3.2.3.1 Concepto y naturaleza jurídica.

El artículo 204 de la LENMAR define como fletamento por tiempo:

“1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. (...)

2. El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación.”

3.3.2.3.2 Contenido del contrato.

Serán de aplicación las disposiciones generales para los contratos de fletamento con la salvedad del lapso temporal en el que va a durar la relación, dado que es el elemento más característico de este contrato. Las partes por tanto dispondrán en todo momento de autonomía de voluntad para decidir la vigencia del mismo, debiendo quedar esta circunstancia recogida de manera expresa en la póliza de fletamento.

3.3.2.3.3 Responsabilidad.

El fletador por tiempo que celebre en su propio nombre contratos de fletamento, en régimen de conocimiento de embarque con terceros será

responsable solidario frente a los terceros de los daños y averías sufridos en las mercancías transportadas.

3.3.2.4 Contrato de transporte marítimo bajo el régimen de Conocimiento de embarque.

3.3.2.4.1 Concepto y naturaleza jurídica.

El contrato de transporte marítimo bajo régimen de Conocimiento de embarque es la figura típica del transporte marítimo de línea regular. Se trata nuevamente de un contrato mediante el cual el porteador se obliga a cambio de recibir un precio cierto a transportar a través del buque, por mar, mercancías de un ajeno, fletador, asumiendo el deber de custodia de estas hasta el destino. Es un contrato mercantil, de carácter oneroso, consensual y no formal. Es bilateral dado que intervienen la figura del porteador (realiza el transporte de mercancías) y el fletador (es el encargado de realizar el encargo).

3.3.2.4.2 Régimen legal.

A este tipo de contrato, le será de aplicación:

- El Régimen normativo denominado “*Sistema de la Haya-Visby*” en cual está compuesto por: *El Convenio de Bruselas de 1924*, el *Protocolo Visby de 1968* y el *Protocolo Monetario de 1979*.
- *El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978*.
- *El Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo*, aprobado en junio de 2008 (aún no se encuentra vigente).
- Ordenamiento Jurídico Español: Ratificación de la normativa internacional.

3.3.2.4.3 Normativa Especial.

3.3.2.4.3.6 Evolución histórica.

A partir de la siguiente reseña histórica realizamos un análisis de la evolución normativa que ha dado lugar a la conformación de lo que actualmente conocemos como “Sistema Especial de la Haya-Visby para el transporte con Conocimiento de Embarco de mercancías.

- El “*Sistema de la Haya-Visby*”, incluyó las siguientes consideraciones en durante sus tres fases: Creación expresa de la cláusula Paramount, aclaración de los plazos para el ejercicio de las acciones judiciales, reafirmación de la cláusula Himalaya²², prohibición de la prueba en contrario contra el tenedor del Conocimiento de Embarque de buena fe, se crea como moneda a la hora de calcular los límites de la responsabilidad los Derechos Especiales de Giro.

- *Las reglas de Hamburgo*: Gozaban de una técnica jurídica superior y más depurada que las anteriores, la regulación que realizaban de los contratos de transporte de mercancías era mucho más completa que en las otras legislaciones, son más equitativas a la hora de distribuir el riesgo entre las partes.

- *Las Reglas de Rotterdam*: Constituían un convenio sobre el propio contrato de transporte internacional de mercancías, fueron aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, tienen carácter extenso, incluyen los supuestos de transporte multimodal.

3.3.2.4.3.7 Ámbito de aplicación.

Las citadas normas serán de aplicación:

- Al transporte por mar, con carácter general, salvo que se disponga otra cosa.

²² Cláusula que no protege a los contratistas independientes de buques de los daños acontecidos en la mercancía como consecuencia de la actividad de navegación.

- En el transporte internacional entre dos estados que formen parte siempre y cuando el Conocimiento de Embarque se efectuó en un Estado parte, el transporte se efectuó desde un estado parte, fijen las partes la aplicación de esta normativa a través de la inclusión de la cláusula *Paramount*²³.
- El Ordenamiento Jurídico Español aplica la normativa señalada en los supuestos en los que exista conocimiento de embarque, aunque no se cumplan los requisitos.
- Se aplicarán estas disposiciones a las pólizas de fletamento cuando se expidan conocimientos de embarque en el caso de los buques que se encuentran sujetos a póliza de fletamento. De igual forma serán de aplicación cuando se emitan contratos de transporte de mercancías con documentos similares.²⁴.
- En el transporte de mercancías, sea cuales quiera mueble corporal, a excepción en todo caso: de animales vivos y carga sobre cubierta.
- Solo será de aplicación la normativa durante el periodo en el que la mercancía se encuentre a bordo del buque hasta su descarga.

3.3.2.4.4 Elementos del contrato.

3.3.2.4.4.6 Sujetos.

Los sujetos que van a formar parte de este contrato son similares a los sujetos que formaban parte de los contratos que ya hemos descrito en expositivos anteriores.

3.3.2.4.4.6.1 Porteador.

²³ Es una cláusula preeminente que se contiene en la mayoría de los documentos de Conocimiento de Embarque que se generan. Tiene dos efectos en los documentos que las incorporan: Se incorporaran a la aplicación de la normativa especial internacional en la materia y capacidad de elección a la hora de aplicación de normas especiales internacionales cuando en el ordenamiento del Estado de embarque o desembarque no existan normas comunes.

²⁴ Conforme a la doctrina, se entenderán por documentos similares todos aquellos que reúnan las características típicas de los títulos valores, que sean negociables. También lo serán el conocimiento directo y las ordenes de entrega.

Se tomará como porteador a los efectos de esta normativa al propietario del buque o fletador de un contrato de transporte con cargador. El concepto es lo suficientemente amplio como para interpretar que también se hace referencia al armador.

3.3.2.4.4.6.2 El comerciante.

La normativa no lo define pero es una figura común en los Conocimientos de Embarque. Suele tener el papel de cargador o destinatario.

3.3.2.4.4.6.3 Buque.

La normativa lo define como “cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar”. La doctrina internacional puntualiza que las grúas no son un elemento constitutivo del mismo, a no ser que sean comercialmente explotada por el porteador. El buque, en diferencia con lo dispuesto en el Ordenamiento Jurídico Español tendrá carácter fungible, salvo para determinados trámites de identificación de carácter administrativo.

3.3.2.4.4.6.4 Cargador.

Será el encargado de materializar la entrega de las mercancías para su transporte por parte del porteador. Figurará en el conocimiento de embarque.

3.3.2.4.4.7 Obligaciones.

3.3.2.4.4.7.1 Cargador.

Declarar de manera veraz los datos referentes a las marcas, el número, la cantidad y el peso de las mercancías. El cargador será responsable de indemnizar al porteador de los daños y gastos soportados por las inexactitudes expuestas al fletador. En el caso en el que se demuestre que el cargador ha actuado de manera dolosa, ni el porteador ni el buque responderán de las

pérdidas o daos de las mercancías, quedando este como único responsable.

En el caso de que este embarque sin consentimiento del portador mercancías que pos su naturaleza sean peligrosas, es decir, tengan naturaleza inflamable o explosivas, sin consentimiento provocará que el portador pueda descargar las mismas en todo momento, y si lo considera necesario destruirlas o transformarlas en sustancias no dañinas. El cargador será el responsable de los daños y gastos que nazcan ocasionados del embarque de estas.

El cargador no será responsable por las pérdidas ocasionadas cuando no concurra un acto de falta o negligencia del mismo sobre las mercancías, así como de sus agentes o encargados.

3.3.2.4.4.7.2 Porteador.

El porteador en todo momento estará sometido a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descargas de las mercancías. El porteador deberá cuidar diligentemente de que el buque se encuentre en todo momento en estado correcto para la navegación, debiendo armar²⁵, equipar y aprovisionar al mismo de manera conveniente. La obligación de que el buque se encuentre en condiciones idóneas para iniciar la actividad de navegación se requerirá en el propio momento en el que vaya a dar comienzo la actividad de navegación.

Otra de las obligaciones es la de acondicionamiento y puesta a punto de las bodegas para el transporte de mercancía. Deberá igualmente acondicionarse las cámaras frías y frigoríficas, cuando así la carga lo requiera.

El porteador deberá igualmente velar porque se proceda de manera adecuada y apropiada con la cara, conservación y descarga de la mercancía objeto del transporte. Deberá

²⁵ Revisión de casco, maquinaria, aparejos, y demás elementos fijos del buque.

supervisar las labores de estiba para evitar cualquier tipo de negligencia.

Será el encargado de emitir el Conocimiento de Embarque y entregárselo a su vez al cargador una vez haya recibido a bordo las mercancías. Este Conocimiento de Embarque deberá transmitirse en un plazo razonable.

Realizar el viaje sin desviarse. Únicamente estará permitido desviarse con el objetivo de salvar o intentar salvar vidas bienes, o desviaciones razonables que pongan en peligro la integridad del buque.

Entregar las mercancías en el destino señalado al tenedor legítimo del Conocimiento de Embarque.

3.3.2.4.4.8 Limitación de responsabilidad porteador.

El porteador no responderá por los daños ocasionados cuando se cumplan tres requisitos esenciales: que los eventos de los que surjan los mismos no traigan causa de ningún incumplimiento de sus de obligaciones, que el buque no se encuentre en estado de desviación cuando estos se produzcan y que exista una causa de exoneración y causalidad con la pérdida. Una vez se cumplan estos requisitos, se dará acceso a las posibles causas de exclusiones:

- Actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.
- Incendio: A menos que haya sido causado por hecho o falta del porteador (culpa personal).
- Peligros, daños o accidentes del mar o de otras aguas navegables; Se trata de casos fortuitos o de fuerza mayor.
- Hechos de guerra: siempre que resulten inevitables; incluye la guerra civil y los actos de hostilidad, aún sin declaración

formal de guerra; existe un amplio uso contractual de esta excepción.

- Hecho de enemigos públicos.
- Detención o embargo por soberanos, autoridades o pueblos o de un embargo judicial.
- Detención o embargo por soberanos, autoridades o pueblos o de un embargo judicial.
- De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.
- Huelgas, *lock outs* o paros, o de trabas impuestas total o parcialmente al trabajo, por cualquier causa que sea.
- Motines o perturbaciones civiles.
- Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar.
- Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daños resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- Embalaje insuficiente.
- Insuficiencia o imperfección de las marcas.
- Vicios ocultos, que escapen a una diligencia razonable.
- De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador o de sus agentes o encargados.

4. CONCLUSIONES

Durante el trascurso de las diferentes etapas del derecho marítimo mercantil, desde su nacimiento en el Derecho Romano, hasta su posterior Codificación en el Código de Comercio, el Derecho Marítimo mercantil ha avanzado mucho a la hora de codificar sus propias normas, reglando las mismas a través de los unos mercantiles consolidados en el comercio. No cabe duda que ha sido un procedimiento laborioso mediante el cual el codificador ha logrado mitigar en avance que ha dado, los riesgos a los que se exponían las partes ante ciertas inseguridades jurídicas a la hora de establecer relaciones marítimo mercantiles. Se ha logrado igualmente establecer en el Ordenamiento Jurídico una clara distinción entre los derecho de cada sujeto que interviene en la actividad de la navegación, así como sus obligaciones frente a quienes contraten y a terceros.

A través de la promulgación de la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, se comienza a realizar una clara distinción del derecho marítimo como un derecho que, a pesar de carácter comercial hace que este pertenezca, a grandes rasgos, la rama del Derecho Mercantil, es una rama del Derecho individualizable, con caracteres y requisitos propios que culminarán con una clara ramificación de este como un Derecho independiente, tal y como ha ido señalando la corriente durante los últimos años.

Se procede a través de la entrada en vigor de la misma, una nueva clarificación del Derecho Marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español, a través de una legislación acorde con la realidad jurídica actual en el transporte marítimo de mercancías, y frente a las figuras y contratos que participan en ella. Las modificaciones más significativas, tal y como hemos expuesto, son las referentes a la regulación del buque como elemento objetivo de la navegación marítima, de los elementos subjetivos de las relaciones que surgen con ocasión de la actividad de la navegación como son el armador, el capitán, y los sujetos que prestan servicios en régimen de independencia con el primero. A su vez se realiza una síntesis adecuada de los contratos jurídicos que se celebran con ocasión de la navegación marítima adecuando, de manera correcta, conceptos, partes intervinientes, derechos de las partes, responsabilidades y los principales elementos identificatorios de este tipo de contratos.

A través de esta detallada regulación, los operadores vinculados al ejercicio de la actividad marítima de transporte de mercancías como son los fletadores, portadores, consignatarios, prácticos, gestores navales, y demás operadores, ven a través de esta nueva regulación una identificación del régimen jurídico por el que se va a llevar a cabo esta relación profesional, incluyendo, tal y como hemos expresado antes, una clara mención a los derechos y obligaciones de estos operadores con ocasión de la relación profesional que presten en el transporte marítimo de mercancías.

Tras la exposición realizada, interesa a esta parte dejar constancia del esfuerzo que en algunos apartados ha puesto el legislador por mitigar los vacíos legales en cuanto a la delimitación e identificación de los sujetos que intervienen en la actividad marítima mercantil, así como de la responsabilidad de las partes que intervienen en el transporte marítimo de mercancías. A pesar de ello, puede distinguirse que algunas figuras necesitan de un reglamento para el desarrollo reglado de sus funciones y regímenes de responsabilidad.

Igualmente, no cabe duda de que el actual sistema de registro de buques en el Registro de Bienes Muebles contribuye bastante al hecho de que los poseedores de derechos sobre estos, o futuros poseedores, no queden expuestos a una inseguridad manifiesta.

En cuanto a la regulación de los contratos de transporte de mercancía por los cuerpos normativos nacionales e internacionales, esta parte considera los mismos suficientes, valorando de manera positiva la regulación expresa y restrictiva que realiza de algunos términos, considerando necesario el posterior desarrollo de alguno de ellos a través de reglamento. Por ejemplo, se considera escasa la regulación que se realiza del documento físico del contrato de fletamento, o póliza en comparación con la regulación que ofrece nuestro ordenamiento jurídico del Conocimiento de Embarque.

La unificación en una Ley única, que regula casi en su totalidad la navegación marítima, a través de un marco jurídico moderno al cual le han sido de inspiración las principales normas internacionales de la materia, constituye un

acierto por parte del legislador dado que, a través de la misma, se da unidad al propio ordenamiento.

A pesar de ello concluimos que en la actualidad, si bien es mejorable la situación y pueden a través de vía reglamentaria resolverse algunos parámetros, el Ordenamiento Jurídico Español ofrece una amplia seguridad jurídica en materia de transporte marítimo de mercancías.

5. BIBLIOGRAFÍA.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis. Curso de Derecho Marítimo Internacional. Marcial Pons, 2012.

GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Madrid, 1976. Tomo II.

BROSETA PONT, Manuel. Manual de Derecho Mercantil. Editorial Tecnos. Madrid, 1974.

FARIÑA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Madrid, 1982. Tomo I.

RUIZ-SOROA, José María. Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar. HAEED. Bilbao, 1990.

HERNANDEZ MARTI, Juan. El contrato de transporte marítimo de mercancías, Valencia, si.e, 1984.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando. Instituciones de Derecho Mercantil. Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1991.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando, Noción y caracteres generales del Derecho Marítimo, Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando, El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam, Aranzadi, 2010.

ESPERANZA SOBEJANO, Alberto. El contenido del contrato de fletamento, Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de la Ley General de Navegación Marítima, Servicio General de Publicaciones del Gobierno Vasco, Victoria-Gasteiz, 2006.

ESPERANZA SOBEJANO, Alberto, La responsabilidad del porteador marítimo, comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima, Marcial Pons, Madrid, 2015.

GALIANO, Javier, y G. PELLICER, José Manuel, Sobre el Régimen de Responsabilidad por retraso del porteador marítimo en la Ley de Navegación Marítima, Dykinson, Madrid, 2015.

GARCÍA ALVAREZ, Belén, El contrato de fletamento: Deberes del fletador, plancha y demoras y extinción anticipada del contrato, Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima, Marcial Pons, Madrid, 2015.

GÓMEZ PRIETO, María Teresa, Aproximación a la problemática jurídica del contrato de volumen a la luz de la Ley de Navegación Marítima: La indeterminación del buque con el que se va a ejecutar el contrato, en Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Dykinson, Madrid, 2015.

URIA, Rodrigo, En torno a la reforma de la legislación marítima, Estudios Garrigues, Madrid, 1971.

CUADRADO GALACHE, B, El buque y su relación con el Registro. Especial referencia a la inscripción de la hipoteca naval, C.G.P.J, 12/1993.

ARROYO MARTÍNEZ, I, La aportación de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao al desarrollo del Derecho Marítimo, Estudios de Derecho Marítimo, Editorial Bosch, Barcelona.

LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, El contrato de fletamento, en Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Dykinson, Madrid 2015.

MARTÍNEZ SANZ, Fernando, La responsabilidad del porteador marítimo, Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, Servicio General de Publicaciones de Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006.

RECALDE CASTELLS, Andrés, El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte. Función representativa, Cívitas, Madrid, 1992.

PENDON MELENDEZ, Miguel, Los títulos representativos de las mercancías, Pons, Madrid, 1994.

PACUAL QUINTANA, El Derecho Mercantil y el Derecho de la Navegación, Revista General de Legislación y Jurisprudencia, 1958.

PULIDO BEGINES, Juan Luis, Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima, Tecnos, Madrid, 2009.

DEL CORTE LÓPEZ, Javier, La responsabilidad del portador por pérdida daños o retraso, en Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Dykinson, Madrid, 2015.

UNCTAD, Naciones Unidas, Conocimientos de Embarque, Informe de la Secretaría, Nueva York, 1.971.

REAL DECRETO DE 24 DE JULIO DE 1889, TEXTO DE LA EDICIÓN DEL CÓDIGO CIVIL.

CÓDIGO DE COMERCIO.

LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.

LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

REAL DECRETO 1784/1996, DE 19 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL REGISTRO MERCANTIL.

REAL DECRETO 973/2009, DE 12 DE JUNIO, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES PROFESIONALES DE LA MARINA MERCANTE.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, BRUSELAS, 1924.

PROTOCOLO DE BRUSELAS, DE 23 DE FEBRERO DE 1968 (REGLAS DE LA HAYA-VISBY)

POR EL QUE SE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO, FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924.

PROTOCOLO QUE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DEL 25 DE AGOSTO DE 1924- COMO SE ENMENDO POR EL PROTOCOLO DEL 23 DE FEBRERO DE 1968.

EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DE 1978.

**EL CONVENIO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO, APROBADO EN JUNIO DE
2008.**