

JOSÉ LUIS GABALDÓN GARCÍA

**CURSO DE DERECHO
MARÍTIMO
INTERNACIONAL**

**Derecho marítimo internacional público
y privado y contratos
marítimos internacionales**

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2012

ÍNDICE

| | <u>Pág.</u> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| PRÓLOGO | 29 |
| ACRÓNIMOS | 31 |
| CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO | 37 |
| TEMA 1. CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO | 37 |
| TEMA 2. EL DERECHO MARÍTIMO Y EL ORDENAMIENTO JURÍDICO: LA CUESTIÓN DE LA AUTONOMÍA | 38 |
| TEMA 3. NOTAS CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO MARÍTIMO..... | 40 |
| TEMA 4. PRINCIPALES FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO | 42 |
| 4.1. Los convenios marítimos internacionales..... | 43 |
| 4.2. Las legislaciones marítimas nacionales..... | 46 |
| 4.3. La costumbre o uso normativo marítimo..... | 47 |
| 4.4. La Jurisprudencia o doctrina legal. | 48 |
| TEMA 5. LAS REGLAS Y ESTÁNDARES MARÍTIMOS DE CARÁCTER TÉCNICO..... | 50 |
| TEMA 6. LOS CONTRATOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES..... | 51 |
| 6.1. Los formularios o contratos tipo..... | 51 |
| 6.2. Las reglas y principios sobre contratos internacionales..... | 54 |
| TEMA 7. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DEDICADAS A LA UNIFICACIÓN..... | 56 |
| 7.1. La Organización Marítima Internacional..... | 56 |
| 7.2. El Comité Marítimo Internacional..... | 60 |
| 7.3. Otras organizaciones | 62 |
| TEMA 8. REFERENCIA AL DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE NAVEGACIÓN | 64 |
| TEMA 9. LAS NORMAS DE CONFLICTO DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO..... | 68 |
| 9.1. Los criterios de conexión en el Derecho anglosajón..... | 69 |
| 9.2. Los puntos de conexión en los Derechos continentales..... | 70 |
| 9.3. La normativa europea sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales. | 71 |
| 9.4. La normativa europea sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales | 74 |

| | Pág. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| CAPÍTULO 2. LOS ESPACIOS DE LA NAVEGACIÓN | 77 |
| TEMA 1. OBSERVACIONES GENERALES Y FUENTES APLICABLES | 77 |
| TEMA 2. LA FUNCIÓN INTEGRADORA DE LOS CONVENIOS DE LA OMI | 79 |
| TEMA 3. LA NAVEGACIÓN POR LAS AGUAS INTERIORES..... | 80 |
| 3.1. La delimitación de las aguas interiores. | 80 |
| 3.2. Potestades sobre los buques extranjeros. | 83 |
| 3.2.1. El derecho de entrar en puerto..... | 84 |
| 3.2.2. Régimen del buque extranjero en puerto..... | 86 |
| TEMA 4. CONCEPTO Y DELIMITACIÓN DEL MAR TERRITORIAL | 86 |
| TEMA 5. EL DERECHO DE PASO INOCENTE POR EL MAR TERRITORIAL..... | 88 |
| 5.1. Concepto y régimen del paso inocente. | 88 |
| 5.2. Deberes y potestades del Estado ribereño. | 89 |
| 5.3. Jurisdicción civil y penal del ribereño. | 90 |
| TEMA 6. LA NAVEGACIÓN POR LA ZONA CONTIGUA..... | 92 |
| TEMA 7. LA NAVEGACIÓN SOBRE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL..... | 93 |
| 7.1. Concepto y régimen general de la ZEE..... | 93 |
| 7.2. Libertad de navegación y de sobrevuelo..... | 94 |
| 7.3. Intervención sobre buques | 94 |
| 7.4. Regulación de la seguridad de la navegación..... | 95 |
| 7.5. Actividad de unidades militares..... | 96 |
| 7.6. Libertad de navegación sobre la plataforma continental | 97 |
| TEMA 8. LOS ESTRECHOS INTERNACIONALES Y LA NAVEGACIÓN | 98 |
| 8.1. Delimitación y condición jurídica..... | 99 |
| 8.2. El derecho de paso en tránsito. | 99 |
| 8.3. Estrechos especiales y canales internacionales..... | 101 |
| TEMA 9. LA NAVEGACIÓN POR LAS AGUAS ARCHIPELÁGICAS | 101 |
| TEMA 10. RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN POR ALTA MAR | 103 |
| 10.1. Delimitación y condición jurídica de la alta mar. | 104 |
| 10.2. Libertad de navegación y Estado de pabellón..... | 104 |
| 10.3. El principio de exclusividad de jurisdicción. | 105 |
| 10.4. La piratería. | 108 |
| 10.5. El derecho de visita y el derecho de persecución..... | 110 |
| 10.6. Responsabilidad por daños a cables o tuberías. | 112 |
| | |
| CAPÍTULO 3. LA SEGURIDAD MARÍTIMA | 115 |
| TEMA 1. FUENTES INTERNACIONALES: LA CNUDMAR Y LOS TRATADOS ESPECÍFICOS | 115 |
| TEMA 2. SEGURIDAD MARÍTIMA: EL CONVENIO SOLAS..... | 117 |
| 2.1. Origen y evolución | 117 |
| 2.2. Ámbito de aplicación y estructura | 119 |
| TEMA 3. LA SEGURIDAD DEL BUQUE: REQUISITOS TÉCNICOS GENERALES..... | 120 |
| 3.1. Reglas generales sobre construcción y equipos. | 120 |
| 3.2. El francobordo y las líneas de máxima carga. | 124 |
| 3.3. Reglas específicas de seguridad para buques especiales. | 126 |

| | Pág. |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.3.1. Buques de pasaje y buques de transbordo de carga rodada..... | 126 |
| 3.3.2. Buques de pesca..... | 129 |
| 3.3.3. Buques petroleros, gaseros y quimiqueros..... | 131 |
| 3.3.4. Buques graneleros..... | 133 |
| 3.3.5. Buques nucleares..... | 135 |
| 3.3.6. Naves de alta velocidad..... | 136 |
| 3.3.7. Embarcaciones de recreo y otros buques especiales..... | 137 |
| TEMA 4. REGLAS ESPECÍFICAS DE SEGURIDAD PARA CARGAMENTOS ESPECIALES..... | 138 |
| 4.1. Mercancías peligrosas..... | 138 |
| 4.1.1. Transporte de mercancías peligrosas en bultos..... | 139 |
| 4.1.2. Transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel..... | 140 |
| 4.1.3. Referencia al Código IMDG..... | 141 |
| 4.1.4. Transporte de combustible nuclear irradiado..... | 142 |
| 4.2. Cargamentos sólidos a granel..... | 142 |
| 4.3. Carga en bultos y en contenedores..... | 144 |
| TEMA 5. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL: EL CÓDIGO IGS O ISM..... | 145 |
| TEMA 6. LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN..... | 148 |
| 6.1. El capítulo V del SOLAS..... | 148 |
| 6.1.1. Deberes impuestos a los gobiernos..... | 148 |
| 6.1.2. Deberes impuestos al personal de a bordo..... | 149 |
| 6.1.3. Requisitos relativos a los equipos náuticos y de gobierno... | 150 |
| 6.2. El Reglamento Internacional de prevención de abordajes..... | 152 |
| 6.3. La organización y control del tráfico marítimo..... | 153 |
| 6.3.1. Los sistemas de organización del tráfico marítimo..... | 154 |
| 6.3.2. Los sistemas de notificación para buques..... | 154 |
| 6.3.3. Los servicios de tráfico marítimo..... | 156 |
| 6.3.4. Potestades de los Estados para establecer y hacer cumplir los sistemas..... | 156 |
| 6.3.5. La especial eficacia de los sistemas y servicios adoptados por la OMI..... | 162 |
| 6.3.6. El seguimiento y la información del tráfico marítimo en la Unión Europea..... | 162 |
| TEMA 7. LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS..... | 163 |
| TEMA 8. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO..... | 167 |
| TEMA 9. LA PROTECCIÓN MARÍTIMA..... | 170 |
| 9.1. Las medidas especiales para incrementar la protección marítima..... | 171 |
| 9.1.1. El capítulo XI-2 del SOLAS..... | 171 |
| 9.1.2. El Código PBIP..... | 172 |
| 9.1.3. La legislación europea sobre protección marítima..... | 173 |
| 9.2. Las normas penales internacionales sobre protección marítima ... | 174 |
| 9.3. La protección contra la piratería y contra los robos a mano armada..... | 178 |
| CAPÍTULO 4. LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO..... | 181 |
| TEMA 1. FUENTES INTERNACIONALES: LA CNUDMAR Y LOS TRATADOS ESPECÍFICOS..... | 181 |

| | Pág. |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| TEMA 2. EL CONCEPTO INTERNACIONAL DE CONTAMINACIÓN MARINA ... | 183 |
| TEMA 3. OBLIGACIONES FUNDAMENTALES DE LOS ESTADOS | 184 |
| TEMA 4. POTESTADES LEGISLATIVAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN | 186 |
| 4.1. Las potestades generales del Estado ribereño..... | 187 |
| 4.2. Las potestades especiales del Estado ribereño..... | 187 |
| TEMA 5. POTESTADES DE EJECUCIÓN SOBRE BUQUES | 188 |
| 5.1. Ejecución por el Estado del pabellón | 188 |
| 5.2. Ejecución por el Estado del puerto..... | 189 |
| 5.3. Ejecución por los Estados ribereños | 190 |
| 5.3.1. Potestades ordinarias de ejecución | 191 |
| 5.3.2. Potestades extraordinarias en caso de accidente marítimo. | 193 |
| TEMA 6. GARANTÍAS PROCEDIMENTALES | 195 |
| TEMA 7. RESPONSABILIDAD, INMUNIDAD Y ARREGLO DE DIFERENCIAS... | 197 |
| TEMA 8. LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN OPERACIONAL: MARPOL. | 198 |
| 8.1. Prescripciones generales..... | 200 |
| 8.2. Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos..... | 202 |
| 8.2.1. Generalidades | 203 |
| 8.2.2. Régimen de descargas de hidrocarburos | 204 |
| 8.2.3. Lavado de tanques y tanques de lastre separado..... | 208 |
| 8.2.4. Requisitos relativos a la construcción y estructura del buque..... | 210 |
| 8.2.5. Transbordo de hidrocarburos entre petroleros en el mar... | 211 |
| 8.3. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas..... | 212 |
| 8.3.1. Generalidades | 213 |
| 8.3.2. Régimen de descarga de sustancias químicas | 213 |
| 8.3.3. Instalaciones de recepción, control de lavados y libro de registro de carga | 215 |
| 8.3.4. Prescripciones de construcción y equipo..... | 215 |
| 8.4. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales en bultos..... | 216 |
| 8.5. Reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias..... | 218 |
| 8.6. Reglas para prevenir la contaminación por basuras | 219 |
| 8.7. Reglas para prevenir la contaminación atmosférica | 222 |
| TEMA 9. LA PREVENCIÓN DE OTRAS MODALIDADES DE CONTAMINACIÓN OPERACIONAL | 226 |
| 9.1. Contaminación por transferencia de organismos acuáticos | 226 |
| 9.2. Contaminación por sistemas antiincrustantes tóxicos..... | 228 |
| 9.3. Contaminación por operaciones de reciclaje de buques. | 230 |
| TEMA 10. LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR VERTIMIENTOS ... | 231 |
| TEMA 11. LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN | 234 |
| 11.1. Intervención sobre buques en alta mar en caso de accidente | 235 |
| 11.2. Cooperación, preparación y lucha contra la contaminación | 236 |
| CAPÍTULO 5. LA INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES..... | 241 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN..... | 241 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1.1. Certificados internacionales y certificados nacionales | 241 |
| 1.2. El papel primordial del Estado de pabellón | 242 |
| TEMA 2. CONTENIDO, SISTEMA ARMONIZADO Y CLASES DE INSPECCIONES | 244 |
| 2.1. Reconocimientos para buques de pasaje..... | 246 |
| 2.2. Reconocimientos para buques de carga | 247 |
| 2.3. Reconocimientos para buques pesqueros | 248 |
| TEMA 3. LOS CERTIFICADOS INTERNACIONALES..... | 248 |
| 3.1. Prescripciones comunes a los distintos certificados | 248 |
| 3.2. Clases de certificados y periodos de validez | 249 |
| 3.2.1. Certificados de carácter general | 250 |
| 3.2.2. Certificados adicionales para buques de carga..... | 251 |
| 3.2.3. Certificados adicionales para buques de pasaje | 252 |
| 3.2.4. Certificados adicionales para buques tanque quimiqueros. | 252 |
| 3.2.5. Certificados adicionales para buques tanque gaseros..... | 252 |
| 3.2.6. Certificados para naves de gran velocidad, pesqueros y MODUS..... | 253 |
| 3.3. Cuadro resumen de los certificados internacionales | 253 |
| TEMA 4. EL CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO | 255 |
| 4.1. Los instrumentos reguladores del control..... | 255 |
| 4.2. La cláusula de tratamiento no más favorable | 257 |
| 4.3. Los acuerdos regionales de control..... | 258 |
| 4.4. El memorando de París | 259 |
| 4.4.1. Organización..... | 260 |
| 4.4.2. Contenido, procedimiento y tipos de inspección | 261 |
| 4.4.3. Medidas de rectificación, detención y notificación | 262 |
| 4.5. La armonización del control en el Derecho comunitario europeo. | 264 |
| 4.6. Cuadro comparativo con los acuerdos americanos | 267 |
| 4.7. El control de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto..... | 268 |
| TEMA 5. LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN..... | 270 |
| 5.1. Antecedentes y funciones actuales..... | 270 |
| 5.2. La normativa europea sobre sociedades de clasificación | 272 |
| 5.3. La responsabilidad de las sociedades de clasificación..... | 274 |
| 5.3.1. Responsabilidad contractual | 274 |
| 5.3.2. Responsabilidad extracontractual..... | 275 |
| 5.3.3. Responsabilidad frente a la Administración autorizante... | 276 |
| TEMA 6. LOS CERTIFICADOS Y LA PRUEBA DE LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE..... | 277 |
| TEMA 7. LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS..... | 278 |
| CAPÍTULO 6. LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO | 281 |
| TEMA 1. ANTECEDENTES E IDEAS GENERALES | 281 |
| 1.1. Evolución histórica..... | 281 |
| 1.2. Clasificación sistemática de las modalidades de intervención..... | 284 |
| 1.2.1. Medidas dirigidas al empleo del pabellón nacional | 284 |
| 1.2.2. Medidas financieras o fiscales de carácter general..... | 286 |
| 1.2.3. Medidas de reducción de los costes de explotación | 287 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1.2.4. Medidas de aseguramiento del «control» nacional de la flota..... | 288 |
| 1.2.5. Medidas de establecimiento de segundos registros nacionales | 289 |
| TEMA 2. LAS RESTRICCIONES DE CONCURRENCIA A LOS MERCADOS | 290 |
| 2.1. Reservas unilaterales de pabellón | 290 |
| 2.2. El reparto multilateral de tráficos: El Código UNCTAD | 291 |
| 2.3. La bilateralización de tráficos | 293 |
| TEMA 3. LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES DE LIBERALIZACIÓN... | 294 |
| 3.1. La liberalización mundial en el Acuerdo General del Comercio de Servicios | 294 |
| 3.1.1. Los principios de los acuerdos generales..... | 295 |
| 3.1.2. La aplicación al transporte marítimo..... | 296 |
| 3.2. El Código de liberalización y la Recomendación de la OCDE | 297 |
| 3.3. La liberalización en el ámbito de la Unión Europea | 298 |
| 3.3.1. La respuesta de la Comunidad Europea al Código de Conducta..... | 299 |
| 3.3.2. Transporte marítimo internacional | 300 |
| 3.3.3. Cabotaje | 301 |
| 3.3.4. Las medidas frente a las prácticas no comunitarias | 302 |
| TEMA 4. LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL CONFERENCIADO | 303 |
| 4.1. El régimen de competencia en el Código UNCTAD | 305 |
| 4.2. Las conferencias y consorcios en el Derecho europeo de la competencia | 306 |
| 4.2.1. Régimen de las conferencias que sirven la Unión Europea. | 306 |
| 4.2.2. Régimen de los consorcios que sirven la Unión Europea... | 308 |
| TEMA 5. LAS AYUDAS ESTATALES A LA EXPLOTACIÓN ARMADORA NACIONAL..... | 310 |
| TEMA 6. LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO | 313 |
| CAPÍTULO 7. LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN..... | 315 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN..... | 315 |
| TEMA 2. EL ARMADOR..... | 315 |
| 2.1. Antecedentes históricos | 316 |
| 2.2. Problemas terminológicos: armador y « <i>shipowner</i> » | 318 |
| 2.3. Formas organizativas empleadas en la propiedad y explotación de los buques | 320 |
| 2.3.1. Propietarios individual..... | 320 |
| 2.3.2. Condominio naval | 321 |
| 2.3.3. Sociedades armadoras | 322 |
| 2.3.4. Los grupos de sociedades y las corporaciones internacionales | 324 |
| 2.4. La publicidad registral del armador | 325 |
| TEMA 3. EL GESTOR NAVAL..... | 326 |
| 3.1. El contenido del mandato de gestión..... | 327 |
| 3.2. Obligaciones, derechos y responsabilidades del gestor | 329 |
| 3.3. La responsabilidad del gestor y del armador frente a terceros | 331 |
| 3.4. El gestor de la tripulación | 332 |

| | Pág. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| TEMA 4. EL AGENTE MARÍTIMO..... | 333 |
| TEMA 5. EL CORREDOR MARÍTIMO..... | 336 |
| 5.1. Antecedentes, concepto, clases y naturaleza..... | 336 |
| 5.2. Obligaciones, derechos y responsabilidades..... | 338 |
| TEMA 6. LOS ESTÁNDARES MÍNIMOS PARA LOS AGENTES MARÍTIMOS..... | 340 |
| TEMA 7. LA GENTE DE MAR Y LA DOTACIÓN DE LOS BUQUES..... | 342 |
| 7.1. Concepto: dotación y tripulación..... | 343 |
| 7.2. Estructura de la dotación..... | 344 |
| 7.3. Número de miembros y dotación mínima de seguridad..... | 344 |
| 7.4. Nacionalidad e idioma de trabajo..... | 345 |
| TEMA 8. LA ARMONIZACIÓN INTERNACIONAL DE LOS REQUISITOS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA..... | 347 |
| 8.1. Los distintos instrumentos de Derecho uniforme..... | 348 |
| 8.2. Buques mercantes: El Convenio STCW..... | 348 |
| 8.2.1. Significado y descripción general del convenio..... | 349 |
| 8.2.2. Requisitos mínimos de formación y titulación..... | 353 |
| 8.2.3. Titulación alternativa: Polivalencia puente-máquinas..... | 357 |
| 8.3. Buques de pesca: El Convenio STCW-F/95..... | 359 |
| 8.3.1. Significado y descripción general del Convenio..... | 360 |
| 8.3.2. Requisitos mínimos de formación y titulación..... | 361 |
| TEMA 9. RÉGIMEN LABORAL INTERNACIONAL DEL TRABAJO MARÍTIMO..... | 364 |
| 9.1. Referencia a los convenios generales de la OIT..... | 366 |
| 9.2. La regulación internacional del tiempo de trabajo..... | 367 |
| 9.3. Las normas mínimas de trabajo en la marina mercante..... | 370 |
| TEMA 10. EL CAPITÁN DEL BUQUE..... | 372 |
| 10.1. Requisitos de formación y competencia..... | 373 |
| 10.2. Las funciones del capitán..... | 373 |
| 10.2.1. Funciones técnico-náuticas..... | 373 |
| 10.2.2. Funciones laborales..... | 375 |
| 10.2.3. Funciones comerciales..... | 375 |
| 10.2.4. Funciones públicas..... | 376 |
| 10.3. Capitán y patrón..... | 377 |
| 10.4. La responsabilidad del capitán..... | 377 |
| CAPÍTULO 8. EL BUQUE Y SU ESTATUTO JURÍDICO..... | 379 |
| TEMA 1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL BUQUE..... | 379 |
| 1.1. El concepto de buque..... | 379 |
| 1.2. Naturaleza jurídica del buque..... | 381 |
| TEMA 2. EL ARQUEO DEL BUQUE..... | 382 |
| TEMA 3. LA IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE: DOMICILIO, NOMBRE Y NÚMERO..... | 383 |
| TEMA 4. LA NACIONALIDAD DEL BUQUE Y LOS BUQUES DE ESTADO..... | 384 |
| 4.1. La nacionalidad del buque..... | 384 |
| 4.2. Los buques de Estado..... | 385 |
| TEMA 5. LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA Y LOS REGISTROS ABIERTOS..... | 387 |
| 5.1. Antecedentes, evolución y caracteres..... | 387 |
| 5.2. La oposición a las banderas de conveniencia..... | 389 |

| | Pág. |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| TEMA 6. LA RELACIÓN AUTÉNTICA ENTRE EL BUQUE Y SU ESTADO DE PABELLÓN | 390 |
| 6.1. El contenido técnico del vínculo | 390 |
| 6.2. El contenido económico del vínculo..... | 391 |
| 6.3. El vínculo económico en el Derecho comunitario europeo | 393 |
| TEMA 7. LOS REGISTROS NACIONALES DE BUQUES | 394 |
| 7.1. Obligatoriedad internacional, concepto y menciones mínimas..... | 395 |
| 7.2. Las funciones públicas y privadas del registro de buques..... | 396 |
| TEMA 8. EL CAMBIO TEMPORAL DE PABELLÓN | 397 |
| 8.1. Orígenes y evolución | 397 |
| 8.2. Reconocimiento y regulación internacional..... | 398 |
| TEMA 9. LA PROPIEDAD DEL BUQUE Y SUS MODOS DE ADQUISICIÓN | 399 |
| TEMA 10. LOS CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN Y DE COMPRAVENTA DE BUQUE..... | 401 |
| 10.1. El contrato de construcción naval | 402 |
| 10.1.1. Naturaleza y regulación | 402 |
| 10.1.2. Negociación del contrato y descripción del buque..... | 404 |
| 10.1.3. Ejecución de la obra y riesgo de la construcción | 405 |
| 10.1.4. Las obligaciones de entrega y de recepción del buque ... | 406 |
| 10.1.5. La obligación de pago del precio..... | 407 |
| 10.1.6. La responsabilidad por las deficiencias del buque | 408 |
| 10.2. El contrato de compraventa de buque..... | 410 |
| 10.2.1. Adquisición de la propiedad y transmisión del riesgo | 410 |
| 10.2.2. La obligación de entrega del buque..... | 412 |
| 10.2.3. La obligación de pagar el precio..... | 413 |
| 10.2.4. La responsabilidad por las deficiencias del buque | 413 |
| TEMA 11. LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS PRIVILEGIADOS..... | 414 |
| 11.1. Antecedentes, justificación y distintos sistemas..... | 414 |
| 11.2. Regulación internacional | 415 |
| 11.3. Concepto, naturaleza y tipología | 416 |
| 11.4. Características de los privilegios marítimos..... | 419 |
| 11.5. Extinción de los privilegios marítimos..... | 421 |
| 11.6. Reconocimiento internacional de los privilegios nacionales | 422 |
| TEMA 12. LA HIPOTECA NAVAL: ANTECEDENTES Y DISTINTOS SISTEMAS... | 425 |
| 12.1. Concepto, naturaleza, función económica y regulación..... | 426 |
| 12.2. Características y extinción del derecho real de hipoteca..... | 427 |
| 12.3. Reconocimiento y coordinación internacional | 428 |
| TEMA 13. EL DERECHO DE RETENCIÓN | 430 |
| CAPÍTULO 9. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS..... | 433 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN..... | 433 |
| TEMA 2. GÉNESIS Y EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA UNIFORME | 434 |
| 2.1. Evolución de la normativa uniforme | 434 |
| 2.2. El grado actual de uniformidad | 437 |
| TEMA 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN | 439 |
| 3.1. Requisitos documentales..... | 439 |
| 3.2. Mercancías excluidas..... | 440 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.3. Ámbito espacial..... | 441 |
| 3.4. Ámbito temporal..... | 442 |
| 3.5. Contenido obligacional sometido a la normativa uniforme..... | 444 |
| TEMA 4. ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO..... | 444 |
| 4.1. La figura del porteador..... | 444 |
| 4.2. El concepto legal de porteador marítimo y su identificación..... | 445 |
| 4.3. El porteador efectivo o de hecho..... | 446 |
| 4.4. La cláusula de identidad del porteador..... | 447 |
| 4.4.1. El cargador y el destinatario..... | 447 |
| TEMA 5. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE..... | 448 |
| 5.1. Concepto y contenido..... | 448 |
| 5.2. Modelos de conocimientos..... | 450 |
| 5.3. Documentos similares y complementarios del conocimiento..... | 451 |
| 5.3.1. Conocimiento recibido para embarque..... | 451 |
| 5.3.2. Las órdenes de entrega..... | 452 |
| 5.3.3. Los conocimientos directos..... | 452 |
| 5.3.4. Documentos complementarios..... | 453 |
| 5.4. Función contractual del conocimiento de embarque..... | 454 |
| 5.5. El conocimiento de embarque como título representativo..... | 455 |
| 5.6. La circulación del conocimiento..... | 456 |
| 5.7. Función probatoria del conocimiento de embarque..... | 457 |
| 5.7.1. Fuerza probatoria entre las partes y con relación a terceros..... | 457 |
| 5.7.2. Las reservas en el conocimiento..... | 458 |
| 5.7.3. Conocimiento sucio y carta de garantía..... | 459 |
| 5.8. La carta de porte marítimo..... | 460 |
| 5.9. El conocimiento de embarque electrónico..... | 462 |
| TEMA 6. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR..... | 464 |
| 6.1. Obligaciones antes del viaje..... | 464 |
| 6.1.1. La obligación de navegabilidad..... | 465 |
| 6.1.2. La obligación de cuidar de la operación de carga..... | 467 |
| 6.1.3. La obligación de cuidar de la estiba..... | 468 |
| 6.2. Obligaciones durante el viaje: la desviación..... | 468 |
| 6.3. Obligaciones a la llegada: la entrega de las mercancías..... | 469 |
| TEMA 7. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR..... | 470 |
| 7.1. Supuestos de incumplimiento..... | 471 |
| 7.2. Fundamento y régimen de responsabilidad..... | 472 |
| 7.2.1. Las faltas náuticas..... | 473 |
| 7.2.2. El incendio..... | 475 |
| 7.2.3. Los peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables..... | 476 |
| 7.2.4. Los supuestos de fuerza mayor y asimilados..... | 476 |
| 7.2.5. Los hechos atribuibles al cargador..... | 477 |
| 7.2.6. Los vicios ocultos del buque..... | 477 |
| 7.2.7. Otras causas no imputables al porteador..... | 477 |
| 7.3. Carácter mínimo inderogable..... | 477 |
| TEMA 8. LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR..... | 478 |
| 8.1. Limitación al valor declarado..... | 479 |
| 8.2. Importe legal del límite..... | 479 |
| 8.3. Pérdida del derecho a limitar..... | 480 |
| 8.4. Compatibilidad con otras limitaciones..... | 480 |

| | Pág. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| TEMA 9. APLICACIÓN A LAS RECLAMACIONES EXTRA CONTRACTUALES.... | 481 |
| TEMA 10. PRUEBA DEL DAÑO Y EJERCICIO DE ACCIONES | 482 |
| TEMA 11. LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR | 483 |
| TEMA 12. REFERENCIA AL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL..... | 484 |
| 12.1. Los intentos de implantación de un régimen internacional uni- forme..... | 486 |
| 12.2. Concepto y elementos personales del contrato | 487 |
| 12.3. Elementos formales: El documento de transporte multimodal | 488 |
| 12.4. Contenido del contrato y responsabilidad del OTM | 488 |
| CAPÍTULO 10. EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE Y SUBMODALI- DADES..... | 493 |
| TEMA 1. EL FLETAMENTO POR VIAJE: CONCEPTO, NATURALEZA, ELE- MENTOS Y RÉGIMEN JURÍDICO | 493 |
| 1.1. Elementos personales | 494 |
| 1.2. Elementos reales del contrato | 495 |
| 1.2.1. El buque..... | 495 |
| 1.2.2. El cargamento..... | 498 |
| 1.2.3. El flete | 498 |
| 1.3. Normativa reguladora y pólizas tipo | 498 |
| TEMA 2. FORMA DEL CONTRATO: LA PÓLIZA Y EL CONOCIMIENTO DE EM- BARQUE | 500 |
| TEMA 3. OBLIGACIONES DEL ARMADOR FLETANTE | 501 |
| 3.1. La obligación de puesta a disposición del buque..... | 501 |
| 3.1.1. Estado de navegabilidad del buque | 501 |
| 3.1.2. Momento de la puesta a disposición..... | 503 |
| 3.1.3. Lugar de la puesta a disposición | 504 |
| 3.2. La obligación de realizar el viaje..... | 507 |
| 3.3. La obligación de entrega de las mercancías en destino..... | 509 |
| TEMA 4. LAS OPERACIONES DE CARGA, DESCARGA Y ESTIBA..... | 509 |
| 4.1. Atribución de las operaciones entre las partes..... | 510 |
| 4.2. Repercusiones de los pactos sobre carga, descarga y estiba | 511 |
| 4.3. Las empresas estibadoras y su régimen..... | 512 |
| TEMA 5. PLANCHA Y DEMORAS | 512 |
| 5.1. La plancha | 513 |
| 5.1.1. Comienzo del tiempo de plancha | 513 |
| 5.1.2. Duración del tiempo de plancha..... | 514 |
| 5.1.3. Cómputo del tiempo de plancha..... | 515 |
| 5.2. Las demoras | 516 |
| TEMA 6. DEBERES DEL FLETADOR..... | 518 |
| 6.1. El deber de proporcionar el cargamento comprometido | 518 |
| 6.2. La obligación de pagar el flete..... | 519 |
| 6.2.1. Determinación y reglas de devengo..... | 519 |
| 6.2.2. Momento y garantías de pago..... | 522 |
| TEMA 7. RESPONSABILIDAD DEL FLETANTE POR DAÑOS A LAS MERCAN- CÍAS TRANSPORTADAS..... | 523 |
| 7.1. Fundamento de la responsabilidad..... | 523 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 7.2. Régimen de las pólizas | 524 |
| 7.3. Limitación cuantitativa de la responsabilidad | 526 |
| 7.4. Alteración del régimen de responsabilidad por la circulación del conocimiento de embarque | 527 |
| TEMA 8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO | 528 |
| TEMA 9. EL FLETAMENTO POR VIAJES CONSECUTIVOS | 530 |
| TEMA 10. EL CONTRATO DE VOLUMEN O <i>VOLUME CONTRACT</i> | 531 |
| TEMA 11. EL FLETAMENTO DE CÉLULAS O <i>SLOT CHARTER</i> | 533 |
| 11.1. Antecedentes y función económica..... | 533 |
| 11.2. Naturaleza jurídica | 534 |
| TEMA 12. EL FLETAMENTO DE CRUCEROS POR VIAJE | 535 |
| 12.1. Obligaciones y responsabilidad del armador | 536 |
| 12.2. Obligaciones y responsabilidad de los fletadores..... | 537 |
| 12.3. Responsabilidad frente a los pasajeros y resolución del contrato. | 538 |
| CAPÍTULO 11. LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO POR TIEMPO Y DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE..... | 541 |
| TEMA 1. EL FLETAMENTO POR TIEMPO..... | 541 |
| 1.1. Descripción, naturaleza jurídica y regulación..... | 541 |
| 1.1.1. Descripción del contrato..... | 542 |
| 1.1.2. Naturaleza jurídica..... | 543 |
| 1.1.3. Regulación y pólizas tipo | 545 |
| TEMA 2. OBLIGACIONES DEL FLETANTE | 547 |
| 2.1. Puesta a disposición del buque: estado de navegabilidad | 547 |
| 2.2. Obligación de mantener el buque en buen estado | 550 |
| 2.3. Obligación de realizar los viajes..... | 551 |
| TEMA 3. OBLIGACIONES DEL FLETADOR..... | 551 |
| 3.1. Pago del flete | 551 |
| 3.2. Suspensión del devengo del flete..... | 553 |
| 3.3. Garantías del flete | 555 |
| TEMA 4. LA UTILIZACIÓN DEL BUQUE POR EL FLETADOR | 556 |
| 4.1. La cláusula de empleo | 557 |
| 4.2. Límites al empleo del buque | 558 |
| 4.2.1. Límites relativos a viajes y puertos..... | 559 |
| 4.2.2. Límites relativos a las mercancías..... | 560 |
| 4.3. Responsabilidad por la emisión de conocimientos de embarque... 4.3.1. La responsabilidad por la carga | 560 561 |
| 4.3.2. La emisión y circulación de conocimientos de embarque... 4.3.3. Responsabilidad ante terceros..... | 562 563 |
| 4.4. Responsabilidad por daños al buque | 564 |
| TEMA 5. DURACIÓN DEL CONTRATO | 564 |
| TEMA 6. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO | 566 |
| TEMA 7. EL FLETAMENTO POR VIAJE REDONDO O <i>TRIP CHARTER</i> | 567 |
| TEMA 8. EL FLETAMENTO PARA EJERCICIOS NAVALES..... | 568 |
| TEMA 9. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE..... | 570 |
| 9.1. Naturaleza y clases..... | 571 |

| | Pág. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 9.2. Regulación y pólizas tipo..... | 572 |
| 9.3. Obligaciones de las partes | 573 |
| 9.3.1. Obligaciones del arrendador..... | 573 |
| 9.3.2. Obligaciones del arrendatario | 574 |
| 9.4. El arrendamiento y los terceros | 575 |
| 9.5. Terminación anticipada del contrato..... | 576 |
| TEMA 10. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE BUQUE | 577 |
| 10.1. Antecedentes y función económica..... | 578 |
| 10.2. Regulación..... | 579 |
| 10.3. Concepto..... | 579 |
| 10.4. Características y naturaleza jurídica | 580 |
| 10.5. Contenido del contrato | 581 |
| 10.5.1. Obligaciones del arrendador..... | 581 |
| 10.5.2. Obligaciones del arrendatario | 581 |
| 10.6. La protección especial del arrendador | 582 |
| 10.7. Terminación anticipada y cesión del contrato | 582 |
| CAPÍTULO 12. OTROS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN Y CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN | 585 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN..... | 585 |
| TEMA 2. EL SUBFLETAMENTO | 585 |
| TEMA 3. EL CONTRATO DE PASAJE | 586 |
| 3.1. Antecedentes, concepto, naturaleza y regulación | 587 |
| 3.1.1. Antecedentes..... | 587 |
| 3.1.2. Concepto y naturaleza..... | 588 |
| 3.1.3. Regulación | 589 |
| 3.2. Elementos del contrato..... | 591 |
| 3.2.1. Elementos personales..... | 591 |
| 3.2.2. Elementos reales..... | 592 |
| 3.2.3. Elementos formales..... | 593 |
| 3.3. Obligaciones del transportista..... | 594 |
| 3.4. Obligaciones del pasajero | 594 |
| 3.5. El régimen internacional de responsabilidad del transportista | 595 |
| 3.5.1. Naturaleza imperativa de las normas..... | 596 |
| 3.5.2. Supuestos de responsabilidad y excepciones..... | 596 |
| 3.5.3. Periodo de responsabilidad..... | 597 |
| 3.5.4. Fundamento de la responsabilidad y carga de la prueba.... | 597 |
| 3.5.5. Límites de responsabilidad y cuantías deducibles | 598 |
| 3.5.6. Pérdida del derecho a limitar y relación con otros convenios | 600 |
| 3.5.7. Sujetos responsables | 601 |
| 3.5.8. Reservas y prescripción de acciones | 602 |
| 3.5.9. El Protocolo PAL/2002 | 603 |
| 3.6. El régimen de responsabilidad del transportista en la Unión Europea | 605 |
| 3.7. Otros derechos especiales de los pasajeros en la Unión Europea... | 606 |
| TEMA 4. EL CONTRATO DE REMOLQUE | 609 |
| 4.1. Antecedentes, concepto, clases, naturaleza y regulación | 609 |
| 4.1.1. Antecedentes..... | 609 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 4.1.2. Concepto | 610 |
| 4.1.3. Clases: remolque transporte y remolque maniobra | 611 |
| 4.1.4. Naturaleza jurídica..... | 612 |
| 4.1.5. Regulación | 614 |
| 4.2. Elementos del contrato..... | 615 |
| 4.2.1. Elementos personales..... | 615 |
| 4.2.2. Elementos reales..... | 616 |
| 4.2.3. Elementos formales..... | 617 |
| 4.3. Contenido del contrato | 618 |
| 4.3.1. Obligaciones del remolcador..... | 618 |
| 4.3.2. Obligaciones del remolcado | 620 |
| 4.4. La responsabilidad por daños nacidos del remolque | 622 |
| 4.4.1. Responsabilidad entre las partes..... | 622 |
| 4.4.2. Responsabilidad del tren de remolque frente a terceros..... | 624 |
| 4.5. Terminación anticipada del contrato..... | 625 |
| TEMA 5. LOS CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN | 626 |
| 5.1. El contrato de practicaje | 626 |
| 5.1.1. El servicio de practicaje | 627 |
| 5.1.2. La relación contractual de practicaje..... | 629 |
| 5.1.3. Obligaciones de las partes..... | 630 |
| 5.1.4. La responsabilidad del práctico..... | 633 |
| 5.1.5. La responsabilidad del armador por los actos del práctico..... | 635 |
| 5.2. El contrato de carga y descarga | 636 |
| 5.2.1. Configuración y régimen jurídico | 638 |
| 5.2.2. Relación con el contrato de transporte marítimo de mercancías..... | 638 |
| 5.2.3. El régimen internacional de responsabilidad del operador de terminales | 640 |
| 5.3. El contrato de reparación naval..... | 642 |
| 5.3.1. Concepto y regulación..... | 642 |
| 5.3.2. Elementos del contrato..... | 643 |
| 5.3.3. Obligaciones del armador | 644 |
| 5.3.4. Obligaciones del contratista | 645 |
| 5.3.5. Garantías del contratista y responsabilidad por defectuosa ejecución de la obra..... | 646 |
| 5.4. El contrato de suministro de combustible | 647 |
| 5.5. El contrato de arrendamiento de contenedores..... | 649 |
| CAPÍTULO 13. AVERÍA GRUESA, SALVAMENTO Y NAUFRAGIO | 651 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN..... | 651 |
| TEMA 2. LA AVERÍA GRUESA | 652 |
| 2.1. Antecedentes..... | 652 |
| 2.2. Concepto de la avería gruesa..... | 653 |
| 2.3. Justificación..... | 653 |
| 2.3.1. Los ejes del debate en torno a la institución..... | 653 |
| 2.3.2. La situación actual | 655 |
| 2.4. Normativa reguladora..... | 655 |
| 2.4.1. Las Reglas de York y Amberes | 656 |
| 2.4.2. Interpretación de las reglas..... | 657 |

| | Pág. |
|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.4.3. La aplicación de las reglas y la ley nacional | 658 |
| 2.5. El acto de avería gruesa | 658 |
| 2.6. Requisitos del acto de avería..... | 659 |
| 2.6.1. Peligro común y razonabilidad del acto..... | 659 |
| 2.6.2. Voluntariedad | 659 |
| 2.6.3. Autoría y formalismos..... | 660 |
| 2.6.4. Sacrificio extraordinario | 660 |
| 2.6.5. Salvación común | 661 |
| 2.6.6. Resultado útil..... | 662 |
| 2.7. Consecuencias del acto admisibles como avería gruesa..... | 662 |
| 2.8. La contribución a la avería gruesa..... | 663 |
| 2.8.1. Naturaleza de la obligación e importe máximo de la contribución | 663 |
| 2.8.2. Sujetos obligados a contribuir | 664 |
| 2.8.3. El peligro causado culposamente y la obligación de contribuir | 666 |
| 2.9. Masa acreedora de la avería gruesa | 668 |
| 2.9.1. Echazón de mercancías | 668 |
| 2.9.2. Extinción de incendio a bordo | 669 |
| 2.9.3. Corte de restos del buque..... | 669 |
| 2.9.4. Varada voluntaria | 670 |
| 2.9.5. Recompensa por salvamento | 670 |
| 2.9.6. Forzamiento de máquinas | 671 |
| 2.9.7. Gastos de alijo de un buque varado y daños consiguientes. | 672 |
| 2.9.8. Carga, pertrechos y accesorios quemados como combustible..... | 672 |
| 2.9.9. Gastos en puerto o lugar de refugio | 673 |
| 2.9.10. Reparaciones provisionales en puerto de arribada..... | 674 |
| 2.9.11. Valoración de los sacrificios y deducciones de nuevo por viejo..... | 675 |
| 2.9.12. Intereses y comisión..... | 676 |
| 2.10. Masa deudora de la avería gruesa..... | 676 |
| 2.11. La liquidación de la avería gruesa | 678 |
| 2.11.1. Pacto de liquidación en forma privada | 678 |
| 2.11.2. Garantías de la contribución | 679 |
| 2.12. Extinción de acciones | 679 |
| TEMA 3. EL SALVAMENTO MARÍTIMO | 680 |
| 3.1. Antecedentes históricos | 680 |
| 3.2. Regulación internacional..... | 681 |
| 3.2.1. Cuestiones terminológicas: la unificación conceptual | 681 |
| 3.2.2. El Convenio de Bruselas de 1910 | 682 |
| 3.2.3. El Convenio de Londres de 1989: Significado y ámbito | 682 |
| 3.2.4. Normas sobre salvamento de personas..... | 683 |
| 3.2.5. Presencia de buques o cargamentos de Estado..... | 684 |
| 3.3. Concepto y requisitos de salvamento marítimo..... | 685 |
| 3.3.1. La ayuda, su naturaleza y sujetos..... | 685 |
| 3.3.2. Falta de vínculo contractual previo al peligro | 688 |
| 3.3.3. El peligro | 689 |
| 3.3.4. El lugar de la ayuda | 690 |
| 3.3.5. El resultado útil..... | 691 |
| 3.3.6. La ausencia de prohibición del asistido..... | 691 |
| 3.4. Clases de salvamento marítimo..... | 692 |

| | Pág. |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.4.1. Salvamento forzoso..... | 692 |
| 3.4.2. Salvamento espontáneo..... | 693 |
| 3.4.3. Salvamento contractual..... | 693 |
| 3.5. La recompensa en el salvamento marítimo..... | 693 |
| 3.5.1. Fijación previa de la remuneración..... | 693 |
| 3.5.2. Fijación posterior: los criterios legales..... | 694 |
| 3.5.3. Criterios de fijación relativos al salvador..... | 695 |
| 3.5.4. Criterios relativos a los bienes salvados..... | 697 |
| 3.6. Distribución de la remuneración..... | 697 |
| 3.7. Deudor de la remuneración..... | 698 |
| 3.8. Salvamento entre buques hermanos..... | 699 |
| 3.9. La remuneración en el salvamento público..... | 699 |
| 3.10. La compensación especial..... | 700 |
| 3.11. Conducta de las partes del salvamento..... | 701 |
| 3.11.1. Obligaciones del salvador..... | 702 |
| 3.11.2. Obligaciones del salvado..... | 702 |
| 3.12. Las potestades del Estado ribereño en el salvamento..... | 703 |
| 3.13. Los contratos de salvamento..... | 704 |
| 3.13.1. El contrato «LOF»..... | 705 |
| 3.13.2. Las partes del contrato..... | 706 |
| 3.13.3. Derechos y obligaciones del contratista del salvamento... .. | 706 |
| 3.13.4. Obligaciones de la parte salvada..... | 707 |
| 3.14. La cláusula de compensación especial..... | 708 |
| 3.15. Garantías del crédito a la remuneración..... | 709 |
| 3.16. Extinción de acciones..... | 710 |
| 3.17. Los subcontratos de salvamento..... | 710 |
| TEMA 4. NAUFRAGIOS..... | 712 |
| 4.1. Propiedad de los pecios..... | 713 |
| 4.2. Recuperación de pecios..... | 713 |
| 4.3. Régimen del patrimonio cultural sumergido..... | 714 |
| 4.3.1. El Convenio de la UNESCO: Objetivos y ámbito de aplicación..... | 715 |
| 4.3.2. Potestades y deberes de los Estados en los distintos espacios marítimos..... | 716 |
| 4.4. La remoción de restos de naufragio..... | 718 |
| 4.4.1. Objetivos y principios generales del convenio sobre remoción..... | 718 |
| 4.4.2. Ámbito de aplicación y relación con otros convenios..... | 719 |
| 4.4.3. Notificación, determinación del riesgo, localización y balizamiento..... | 720 |
| 4.4.4. Obligaciones de remoción..... | 720 |
| 4.4.5. Responsabilidad del propietario del buque y seguro obligatorio..... | 721 |
| TEMA 5. CONTRATOS TIPO PARA LA REMOCIÓN O RECUPERACIÓN DE NAUFRAGIOS..... | 722 |
| CAPÍTULO 14. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN EL DERECHO MARÍTIMO..... | 725 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN: RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL..... | 725 |
| TEMA 2. LOS PRINCIPIOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL..... | 727 |

| | Pág. |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.1. El acto ilícito generador del daño | 728 |
| 2.2. El daño y sus clases..... | 729 |
| 2.2.1. Los daños materiales..... | 729 |
| 2.2.2. Los daños personales | 730 |
| 2.2.3. Los daños morales..... | 731 |
| 2.2.4. El daño resarcible en el Derecho anglosajón..... | 731 |
| 2.3. La relación de causalidad..... | 732 |
| 2.4. La prueba de los presupuestos de la responsabilidad..... | 733 |
| 2.5. La responsabilidad por actos ajenos | 734 |
| 2.5.1. Requisitos y fundamento de la responsabilidad por actos ajenos | 735 |
| 2.5.2. Los actos propios y ajenos en las personas jurídicas | 736 |
| 2.6. La responsabilidad objetiva..... | 738 |
| 2.7. La relevancia criminal del acto ilícito y la jurisdicción penal..... | 738 |
| TEMA 3. EL ABORDAJE: REGULACIÓN Y CONCEPTO | 739 |
| 3.1. Regulación internacional y ámbito de aplicación..... | 740 |
| 3.2. Concepto de abordaje | 742 |
| 3.2.1. El buque..... | 742 |
| 3.2.2. Contacto físico..... | 743 |
| 3.2.3. Producción de un daño | 743 |
| 3.2.4. Independencia entre los buques que colisionan..... | 743 |
| 3.3. La responsabilidad civil en el abordaje | 744 |
| 3.3.1. Abordaje por culpa exclusiva de uno de los buques..... | 744 |
| 3.3.2. Abordaje por culpa común | 744 |
| 3.3.3. El abordaje dudoso..... | 746 |
| 3.3.4. Abordaje fortuito | 747 |
| 3.4. La culpa en el abordaje..... | 747 |
| 3.5. Persona responsable del abordaje..... | 749 |
| 3.6. Inaplicación a las reclamaciones contractuales..... | 750 |
| 3.7. Contenido de la obligación de resarcimiento..... | 750 |
| 3.7.1. Pérdida del buque..... | 751 |
| 3.7.2. Daños al buque | 751 |
| 3.7.3. Pérdida o daños de otros bienes a bordo | 752 |
| 3.7.4. Perjuicios a personas distintas de las que han sufrido el daño..... | 752 |
| 3.7.5. Intereses y divisa | 753 |
| 3.8. Ausencia de formalismos..... | 753 |
| TEMA 4. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍ- TIMO..... | 753 |
| 4.1. Significado y evolución: distintos sistemas | 754 |
| 4.1.1. El sistema del abandono | 754 |
| 4.1.2. El sistema de la ejecución real..... | 755 |
| 4.1.3. El sistema de responsabilidad por el valor | 756 |
| 4.1.4. El sistema a <i>forfait</i> o de tarifa..... | 757 |
| 4.2. Justificación del derecho a limitar | 757 |
| TEMA 5. LA UNIFICACIÓN INTERNACIONAL DEL RÉGIMEN DE LIMITA- CIÓN..... | 759 |
| TEMA 6. EL RÉGIMEN DE LIMITACIÓN GLOBAL EN EL CONVENIO LLMC... | 761 |
| 6.1. Ámbito de aplicación | 761 |

| | Pág. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 6.1.1. Los criterios básicos del <i>forum limitationis</i> y del <i>forum arresti</i> | 761 |
| 6.1.2. Los criterios de la nacionalidad, domicilio y pabellón | 762 |
| 6.1.3. Los criterios relativos a la clase y tamaño del buque..... | 762 |
| 6.2. Créditos limitables..... | 765 |
| 6.3. Créditos exceptuados | 767 |
| 6.4. Sujetos titulares del derecho a limitar..... | 768 |
| 6.5. Pérdida del derecho a limitar..... | 771 |
| 6.5.1. Antecedentes..... | 771 |
| 6.5.2. El dolo directo o eventual como conducta impeditiva de la limitación..... | 772 |
| 6.6. Las tarifas máximas de limitación..... | 774 |
| 6.6.1. Los límites generales en el LLMC/76..... | 774 |
| 6.6.2. Los límites generales en el LLMC/76/96..... | 775 |
| 6.6.3. Los límites especiales para muerte o lesiones a pasajeros en el LLMC/76..... | 776 |
| 6.6.4. Los límites especiales para muerte o lesiones a pasajeros en el LLMC/76/96..... | 776 |
| 6.6.5. Cálculo de las sumas de limitación y cuadro comparativo..... | 777 |
| 6.6.6. La unidad de cuenta..... | 778 |
| 6.7. Compensación de créditos y acumulación de acciones..... | 779 |
| 6.8. El procedimiento de limitación..... | 780 |
| 6.8.1. La constitución del fondo de limitación y sus efectos | 780 |
| 6.8.2. La distribución del fondo y las normas procesales aplicables..... | 781 |
| TEMA 7. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD Y PRIVILEGIOS MARÍTIMOS. | 782 |
| TEMA 8. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA. | 783 |
| 8.1. Responsabilidad civil por daños de contaminación marítima por hidrocarburos (Convenios CLC y FUND)..... | 785 |
| 8.1.1. Delimitación del campo de aplicación | 785 |
| 8.1.2. Fundamento y distribución de la responsabilidad..... | 786 |
| 8.1.3. El segundo nivel de responsabilidad..... | 789 |
| 8.1.4. El daño resarcible..... | 791 |
| 8.1.5. El seguro obligatorio..... | 793 |
| 8.1.6. Los esquemas voluntarios TOPIA y STOPIA | 793 |
| 8.1.7. Cuadro resumen de pagos en el sistema CLC/FUND/92 | 794 |
| 8.1.8. Régimen especial europeo de resarcimiento íntegro | 795 |
| 8.2. Responsabilidad civil por daños de contaminación causados por el combustible de los buques..... | 796 |
| 8.2.1. Ámbito de aplicación | 796 |
| 8.2.2. El sistema de responsabilidad | 796 |
| 8.3. Responsabilidad civil por daños de contaminación causados por la exploración y explotación de los recursos minerales marinos.... | 798 |
| TEMA 9. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS | 799 |
| 9.1. La delimitación de las mercancías peligrosas..... | 800 |
| 9.2. El sistema de responsabilidad | 800 |
| 9.3. Los daños resarcibles..... | 802 |
| TEMA 10. CUADRO COMPARATIVO ENTRE EL SISTEMA CLC/FUND Y LA OPA/90 | 803 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| CAPÍTULO 15. EL SEGURO MARÍTIMO | 807 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN: ANTECEDENTES HISTÓRICOS E IMPORTANCIA ACTUAL | 807 |
| TEMA 2. CONCEPTO, CARACTERIZACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO | 808 |
| 2.1. Caracteres del seguro marítimo | 809 |
| 2.1.1. El riesgo de la navegación..... | 809 |
| 2.1.2. Contrato de seguro entre empresarios..... | 809 |
| 2.1.3. Influencia de la regulación inglesa | 810 |
| 2.2. Regulación legal y disciplina contractual internacional..... | 811 |
| 2.2.1. Las legislaciones nacionales | 811 |
| 2.2.2. Las cláusulas modelo de seguro marítimo de la UNCTAD . | 812 |
| 2.2.3. Las condiciones generales del ILU y de la IUA..... | 814 |
| TEMA 3. ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO | 816 |
| 3.1. El asegurador | 817 |
| 3.2. El asegurado y el tomador del seguro..... | 819 |
| 3.3. Los cesionarios del contrato en el seguro de buques..... | 820 |
| TEMA 4. LA FORMA DEL CONTRATO: PÓLIZA DE SEGURO Y CONDICIONES GENERALES | 821 |
| TEMA 5. LOS INTERESES ASEGURADOS | 822 |
| 5.1. Enumeración de los intereses asegurables..... | 823 |
| 5.1.1. El buque | 823 |
| 5.1.2. Las mercancías transportadas | 824 |
| 5.1.3. El flete | 824 |
| 5.1.4. Los desembolsos..... | 825 |
| 5.1.5. La responsabilidad armadora | 826 |
| 5.2. El valor asegurable..... | 826 |
| 5.2.1. El valor inicial del interés como valor asegurado | 827 |
| 5.2.2. Aplicación de la suma asegurada por accidente..... | 827 |
| 5.2.3. La póliza estimada | 828 |
| 5.2.4. El doble seguro | 828 |
| 5.2.5. El valor asegurado en el seguro de la carga..... | 829 |
| TEMA 6. LOS RIESGOS ASEGURADOS | 830 |
| 6.1. La realidad del riesgo y el riesgo putativo | 831 |
| 6.2. Universalidad del riesgo y riesgos nominados | 831 |
| 6.3. La cobertura de riesgos en el seguro de casos IHC..... | 833 |
| 6.3.1. Cobertura pura de pérdidas o daños..... | 833 |
| 6.3.2. Cobertura de pérdidas o daños condicionada al ejercicio de la debida diligencia..... | 835 |
| 6.3.3. Cobertura de responsabilidad por abordajes y choques | 838 |
| 6.3.4. Cobertura de responsabilidad por salvamento y por avería gruesa | 841 |
| 6.4. La cobertura de riesgos en el seguro de mercancías ICC | 843 |
| 6.4.1. Riesgos razonablemente causativos de pérdidas o daños... | 844 |
| 6.4.2. Riesgos probadamente causativos de pérdidas o daños | 844 |
| 6.4.3. Riesgos de responsabilidad..... | 845 |
| 6.5. Los riesgos excluidos en las coberturas de cascos y de mercancías. | 846 |
| 6.5.1. Riesgos excluidos de la cobertura IHC..... | 846 |
| 6.5.2. Riesgos excluidos en la cobertura ICC | 848 |
| 6.6. La agravación del riesgo asegurado | 850 |
| 6.6.1. Agravaciones relativas al buque | 850 |

| | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 6.6.2. Agravaciones relativas a la navegación | 851 |
| 6.7. El periodo de cobertura del riesgo..... | 852 |
| TEMA 7. DEBERES DEL ASEGURADO | 853 |
| 7.1. La obligación de pago de la prima..... | 854 |
| 7.2. El deber de declaración completa y exacta del riesgo | 855 |
| 7.3. El deber de comunicar la modificación del riesgo..... | 855 |
| 7.4. El deber de salvaguardia | 856 |
| 7.5. El deber de aviso del siniestro..... | 857 |
| 7.6. El deber de colaborar en la subrogación contra el responsable | 858 |
| TEMA 8. LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO..... | 859 |
| 8.1. La pérdida total..... | 859 |
| 8.1.1. Pérdida total real | 860 |
| 8.1.2. Pérdida total presunta..... | 860 |
| 8.1.3. Pérdida total económica | 860 |
| 8.1.4. Pérdida total convenida | 860 |
| 8.2. La liquidación por abandono | 861 |
| 8.3. Los daños y su liquidación | 863 |
| 8.3.1. Seguro de buques | 863 |
| 8.3.2. Seguro de mercancías | 866 |
| 8.4. Franquicias deducibles | 866 |
| 8.5. El pago de la indemnización | 868 |
| TEMA 9. LOS CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN..... | 869 |
| 9.1. Antecedentes y organización actual..... | 869 |
| 9.2. Requisitos de admisión y obligaciones de los miembros | 871 |
| 9.3. Caracteres generales de la cobertura | 872 |
| 9.3.1. Complementariedad..... | 872 |
| 9.3.2. Indemnidad: La regla « <i>pay to be paid</i> »..... | 873 |
| 9.3.3. Flexibilidad: La « <i>Omnibus rule</i> »..... | 874 |
| 9.3.4. Ilimitación | 874 |
| 9.4. Riesgos cubiertos | 874 |
| 9.4.1. Cobertura de protección | 875 |
| 9.4.2. Cobertura de indemnización | 877 |
| 9.4.3. Otros riesgos cubiertos por los clubes..... | 878 |
| TEMA 10. ESPECIALIDADES DEL SEGURO DE BUQUES PESQUEROS..... | 879 |
| TEMA 11. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL..... | 880 |
| TEMA 12. LA COBERTURA ESPECIAL DE LOS RIESGOS VINCULADOS A LA PI- RATERÍA..... | 881 |
| CAPÍTULO 16. PROCEDIMIENTOS PARA LA RESOLUCIÓN DE CONTRO- VERSIAS..... | 887 |
| TEMA 1. INTRODUCCIÓN | 887 |
| TEMA 2. COMPETENCIA JURISDICCIONAL INTERNACIONAL EN MATERIA MARÍTIMA..... | 888 |
| 2.1. Derecho internacional convencional especial..... | 890 |
| 2.1.1. Convenios relativos al estatuto del buque..... | 891 |
| 2.1.2. Convenios relativos a los contratos de explotación del buque..... | 893 |
| 2.1.3. Convenios relativos a la responsabilidad por daños | 894 |
| 2.1.4. Convenios marítimos en materia penal | 898 |

| | Pág. |
|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2.2. Derecho comunitario europeo | 899 |
| 2.2.1 Regla general de competencia judicial internacional | 901 |
| 2.2.2. Reglas especiales | 901 |
| 2.2.3. Medidas provisionales y cautelares | 903 |
| 2.2.4. Las cláusulas de prórroga de competencia | 904 |
| 2.3. El convenio sobre acuerdos de elección de foro | 905 |
| TEMA 3. EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES | 907 |
| 3.1. Ámbito de aplicación del Derecho uniforme..... | 908 |
| 3.2. Presupuestos del embargo preventivo | 910 |
| 3.2.1. La delimitación de los créditos marítimos | 910 |
| 3.2.2. La delimitación de los buques embargables por relación al deudor | 910 |
| 3.3. Tramitación del embargo preventivo | 913 |
| 3.4. Prohibición de reembolso y embargo ilícito..... | 914 |
| 3.5. El nuevo régimen internacional uniforme | 914 |
| 3.5.1. Ámbito de aplicación del CEPB/99..... | 915 |
| 3.5.2. Los créditos marítimos | 916 |
| 3.5.3. Los buques embargables por relación al deudor del crédito. | 917 |
| 3.5.4. El derecho de reembolso y la pluralidad de embargos..... | 918 |
| TEMA 4. EL PROCEDIMIENTO PARA LA VENTA FORZOSA DE BUQUES..... | 918 |
| TEMA 5. LA PROTESTA DE AVERÍAS..... | 919 |
| TEMA 6. EL ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL..... | 920 |
| 6.1. Difusión | 921 |
| 6.2. Clases | 922 |
| 6.3. Regulación internacional..... | 922 |
| 6.4. Ley aplicable al arbitraje | 924 |
| 6.4.1. Ley aplicable al convenio arbitral | 924 |
| 6.4.2. Ley aplicable al procedimiento arbitral | 925 |
| 6.4.3. Ley aplicable al fondo del asunto | 926 |
| 6.5. Efectos del convenio arbitral y anulación del laudo | 927 |
| 6.6. Ejecución de laudos arbitrales extranjeros | 928 |
| 6.6.1. Concurso de convenios y principio de la eficacia máxima . | 928 |
| 6.6.2. Requisitos documentales para el reconocimiento de los laudos | 929 |
| 6.6.3. Requisitos materiales para el reconocimiento de los laudos | 930 |
| TEMA 7. EL ARBITRAJE EN EL DERECHO MARÍTIMO | 931 |
| 7.1. Instituciones especializadas en el arbitraje marítimo internacional | 932 |
| 7.2. Cláusulas de arbitraje en la contratación marítima..... | 933 |
| 7.3. Referencia a los procedimientos de arbitraje marítimo en Londres..... | 936 |
| 7.3.1. La Ley inglesa de arbitraje..... | 936 |
| 7.3.2. Las reglas de la LMAA..... | 937 |
| 7.4. Referencia a la mediación marítima..... | 939 |
| RELACIÓN DE CONVENIOS INTERNACIONALES CITADOS O ANALIZADOS | 943 |
| RELACIÓN DE FORMULARIOS INTERNACIONALES CITADOS O ANALIZADOS. | 951 |
| RELACIÓN DE REGLAS INTERNACIONALES UNIFORMES CITADAS O ANALIZADAS | 955 |

PRÓLOGO

El presente Curso pretende compendiar y explicar, en idioma español, de forma clara y asequible y con numerosos ejemplos, las distintas instituciones que conforman el Derecho marítimo internacional público y privado, así como los principales contratos tipo que facilitan la unificación internacional de las relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

Para ello se identifican, comentan, glosan o analizan, según los casos, las normas del Derecho del mar relativas al tráfico y circulación de naves, junto con las atinentes a la seguridad de la navegación y protección del medio marino que las desarrollan y complementan; las disposiciones internacionales reguladoras del mercado de transporte marítimo; los numerosos textos de Derecho marítimo privado uniforme y las normas europeas de conflicto llamadas a cubrir sus lagunas; las «reglas» internacionales de valor recomendatorio e incorporación voluntaria de general aceptación, y las condiciones generales contenidas en los formularios profusamente empleados en la contratación marítima internacional.

Si bien no faltan instituciones en que se hace preciso recurrir a ciertas reseñas de Derecho comparado, la idea presente a lo largo de todo el Curso no es otra que la de facilitar la consulta o el aprendizaje de unos materiales jurídicos y contractuales de implantación y validez realmente mundial, con la sola excepción de las normas marítimas regionales y limitadas al ámbito de la Unión Europea, que son adicionalmente objeto de algún tratamiento y comentario.

De este modo, cualquier jurista, estudioso o persona interesada, podrá disponer de un conocimiento del Derecho marítimo y de la contratación marítima internacional aplicable en cualquier jurisdicción, sin perjuicio, claro está, de tener que acudir al ordenamiento nacional en cuestión para determinar, en cada caso, las normas vigentes en cada lugar y momento.

El libro sigue fielmente la estructura y contenido teórico del «Curso de Especialista en Derecho Marítimo Internacional», que, complementado con un conjunto de casos prácticos, pruebas y tutorías, imparte en régimen on line el Instituto Marítimo Español (300 horas lectivas), se dirige a toda la comunidad marítima hispanoparlante, ha completado con éxito su quinta edición (con notable participación de alumnos latinoamericanos), y cuya superación da derecho a obtener el título universitario del mismo nombre.

A modo de complemento y para facilitar el cotejo o consulta de los múltiples documentos utilizados, el texto de los diversos capítulos del libro incluye

*las referencias numéricas pertinentes, que remiten a los respectivos convenios internacionales (*C*), reglas internacionales (*R*), o formularios de contratos internacionales (*F*), según las relaciones ofrecidas en anexos y cuyo contenido se reproduce en el CD que se adjunta.*

Naturalmente, la preparación de todo ello ha requerido un importante esfuerzo de dedicación a lo largo de un dilatado periodo. Y es larga la lista de las personas que pusieron su confianza en el autor e hicieron así posible la aparición de este libro. Con todas ellas estaré siempre en deuda de gratitud.

Quiero, en particular, citar a Fernando Salvador Sánchez-Caro, quien me brindó la oportunidad de dedicar unos cuantos años a las tareas propias de la administración marítima española, sin cuya experiencia difícilmente podría haber preparado los capítulos 3 a 6. También deseo recordar aquí a los profesores Ignacio Arroyo y Rafael Illescas, quienes, al abrirme el camino de la docencia y de la investigación jurídica universitaria, contribuyeron decisivamente a mi formación especializada en el campo del Derecho marítimo, al tiempo que me ofrecieron la «paz académica» tan frecuentemente imprescindible para acometer, perseverar y concluir los trabajos de estas características.

A Mercedes Pardo, directora del Instituto Marítimo Español y brillante emprendedora, se debe la concreta iniciativa y el impulso de la puesta en marcha del curso internacional on line, que propició el surgimiento de esta obra, mientras que el mérito de sus sucesivas revisiones y maquetaciones corresponde a Alicia Albertos.

Pero sobre todo quiero dejar aquí constancia de la generosidad del excelente profesor y prestigioso abogado marítimo José María Ruiz Soroa, quien, de manera absolutamente desinteresada, me permitió apropiarme de muchos de sus textos originales aportados a nuestra obra conjunta Manual de Derecho de la Navegación Marítima, para trasladarlos y adaptarlos al contenido del Curso.

Aunque, ciertamente y por unas u otras razones, este libro no se habría realizado sin el concurso de todas estas personas, no menos cierto es que no cabe sino imputar exclusivamente al autor los posibles e inevitables defectos, errores o carencias que el mismo pueda presentar. Vaya por delante mi compromiso de corregirlo y mejorarlo, a la luz de los comentarios o sugerencias que vaya recibiendo de los amables lectores y usuarios.

Torrelodones, enero 2012.

José Luis GABALDÓN

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO

TEMA 1. CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO

El término «Derecho marítimo» no es unívoco, sino que cuenta, en realidad, con diversas acepciones, tanto en el plano conceptual cuanto en el meramente terminológico. Basta para comprobarlo con reparar en la multitud de expresiones existentes. Así, tanto en los ámbitos académicos cuanto en los profesionales se asiste a denominaciones tales como «Derecho marítimo», «Derecho de la navegación marítima», «Derecho marítimo internacional», «Derecho comercial marítimo», «Derecho del mar», etcétera.

La dispersión conceptual sube de tono cuando se comparan los sistemas jurídicos anglosajones (llamados del *common law*) con los continentales (o del *civil law*), y se eleva aún más cuando el examen comparativo del Derecho ha de enfrentarse a la disparidad lingüística existente en los principales países marítimos.

Así las cosas, lo único que quizá pueda afirmarse con seguridad es que el concepto de Derecho marítimo es frecuentemente discutido y resulta heterogéneo desde muy diversas perspectivas, tales como la legislativa, la científica, la jurisdiccional o la didáctica. Todo ello hace que, en la literatura jurídica, existan casi tantas definiciones como autores dedicados al estudio de esta disciplina.

Naturalmente, la situación que acaba de describirse no debe impedir que, a los efectos del presente Curso, pueda y deba optarse por una noción de Derecho marítimo, a cuyos efectos nos inclinamos por su concepción como Derecho de la navegación por mar. Y ello, no sólo porque se trata de una de las nociones que goza de mayor aceptación en la literatura jurídica, sino también porque es quizá la que mejor se ajusta a la realidad del Derecho internacional uniforme y a la práctica más extendida de los formularios o condiciones generales de la contratación.

Tendremos así que las normas jurídicas formarán parte del Derecho marítimo cuando contemplen situaciones relacionadas con los vehículos de la navegación (construcción y adquisición, propiedad y registro de buques, etc.), con los sujetos que intervienen en la navegación (propietarios y armadores, gente de mar, etc.), con los contratos de utilización de las naves (fletamento, transporte en régimen de conocimiento, etc.), con los accidentes de la navegación (abordajes, salvamentos, etc.) o con el seguro marítimo.

Quedan asimismo incluidas en el Derecho marítimo las relaciones de Derecho público que tienen que ver con la utilización de los diferentes espacios del mar para navegar, incluyendo todo cuanto concierne a la seguridad del buque y de la propia navegación, así como a la prevención y lucha contra la contaminación marina nacida como consecuencia del tráfico y circulación de naves.

Identificado así nuestro concepto de Derecho marítimo como Derecho de la navegación podemos definirlo como el conjunto de normas jurídicas reguladoras de las situaciones y relaciones nacidas con ocasión de la navegación marítima. Tenemos así un conjunto o grupo normativo cuyo denominador común es el de regular un sector específico de la realidad social y económica, esto es, la navegación como hecho o fenómeno técnico, incluyendo los actos antecedentes y subsecuentes de la misma y con independencia de cuál sea la finalidad buscada con ella.

El dato técnico (navegar) se constituye así en el eje del sistema y en el criterio central de delimitación de la disciplina, mientras que el teleológico (la razón o finalidad por la que se navega), pasa a un plano secundario, de modo que quedan sujetas al Derecho marítimo tanto la navegación mercantil, cuanto la científica o la de puro esparcimiento.

Por el contrario quedan, en principio fuera de nuestra disciplina las situaciones o relaciones nacidas con ocasión de la titularidad, gestión y utilización del dominio público de las costas (legislación de costas), de los puertos (legislación portuaria) o de los recursos de las aguas (legislación pesquera y minera), en todo aquello y sólo en aquello que sea ajeno a la actividad de navegación.

Es así como puede afirmarse, por ejemplo, que las normas jurídicas reguladoras del urbanismo en el litoral o de la titularidad, gestión y financiación de los puertos no se integran en el Derecho marítimo. Y lo mismo puede decirse de las que se dirigen a regular la política de conservación, explotación y comercialización de los recursos vivos o no vivos del mar (negociación de caladeros, épocas de vedas, reglamentación de las artes de pesca, colocación de los productos pesqueros en el mercado, concesiones y aprovechamiento de yacimientos minerales o de hidrocarburos, etc.).

TEMA 2. EL DERECHO MARÍTIMO Y EL ORDENAMIENTO JURÍDICO: LA CUESTIÓN DE LA AUTONOMÍA

Nadie discute que las normas de Derecho marítimo existentes en un determinado Estado constituyen un sector más del ordenamiento jurídico interno (en este sentido es como hay que entender las expresiones de «Derecho nacional» o de «Derecho interno», frecuentemente utilizadas por los tratados). Y sucede que viene siendo una constante universalmente aceptada, al menos en los países de tradición cultural occidental, que dentro de cada ordenamiento o Derecho interno se establece una primera distinción básica o *summa divisio* del Derecho. De un lado el Derecho privado y de otra el Derecho público. Naturalmente esta distinción resulta también relevante para el Derecho marítimo.

En efecto, es evidente que las normas propiamente marítimas (las llamadas directamente a regular la navegación por mar) pueden ser tanto de naturaleza pública cuanto privada, circunstancia que merece algunas clarificaciones ulteriores.

Así, el Derecho privado se ocupa de las relaciones jurídicas entre sujetos particulares, sean personas físicas o naturales (cualquier ciudadano) o personas jurídicas (como las sociedades civiles o mercantiles, etc.) y su objetivo principal es la protección de los intereses privados.

Y en este ámbito del Derecho privado se hallan incluidos, entre otros, el Derecho civil y el Derecho mercantil, lo que implica que, por ejemplo, cualquier relación de propiedad o contractual que nazca en el ámbito de la navegación marítima o de las actividades con ella relacionadas (como la adquisición y transmisión de la propiedad de un buque, las pólizas de fletamento, los conocimientos de embarque, la responsabilidad derivada del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de los contratos marítimos, la responsabilidad por los daños causados al margen de cualquier relación contractual, etc.) se rigen por disposiciones de Derecho privado.

Baste por el momento mencionar que la principal ventaja señalada a las normas del Derecho privado es su flexibilidad, que viene dada por el hecho de que suelen poseer una naturaleza «dispositiva», en el sentido de que están previstas por el legislador para ser aplicadas únicamente en defecto de pacto entre las partes interesadas. No obstante, existen ciertos límites, ya que hay normas privadas de naturaleza imperativa, que se imponen a la propia voluntad de las partes contratantes (v. *infra* tema 4.2).

Pero, en cualquier caso, la finalidad del Derecho privado es la de establecer ciertas pautas para las relaciones llamadas jurídico-privadas (derechos sobre las cosas o derechos «reales» y derechos de crédito o «personales», entre los que se encuadran los nacidos de los contratos) y arbitrar mecanismos de indemnización para los sujetos que resulten perjudicados como consecuencia de las conductas de los demás. Así, se dice que a las personas les asiste el derecho a emprender «acciones» (ante los órganos judiciales) para formular «pretensiones» en defensa de sus intereses.

Por el contrario, el Derecho público trata de materias relacionadas con la organización, el reparto y el ejercicio de potestades por parte de las autoridades públicas, así como de las relaciones entre el Estado (y sus administraciones públicas) y los particulares. Las disposiciones de Derecho público (por ejemplo, de Derecho administrativo y de Derecho penal) están dirigidas a la tutela de intereses públicos y generales.

Las normas de Derecho marítimo de carácter público regulan, entre otras, materias tales como el abanderamiento y registro de buques, la mayoría de las cuestiones relativas a la seguridad de los buques y de la navegación, la protección del medio marino, el control público de la actividad naviera y de las operaciones de transporte o la investigación de accidentes de la navegación, aspectos todos ellos encuadrables en la genérica rúbrica de la policía de la navegación marítima.

Aclarado lo anterior, procede ocuparse de la llamada autonomía del Derecho marítimo respecto a las demás ramas tradicionales (Derecho civil, administrativo, mercantil, del trabajo, etc.), cuestión que no admite una respuesta generalizada sino que ha de resolverse a la luz de cada concreto ordenamiento.

Y si bien el examen comparado muestra la existencia de ostensibles diferencias en las concepciones nacionales del Derecho marítimo, puede afirmarse que, por lo general, éste no suele tener reconocida la categoría de rama específica y autónoma del Derecho, al menos no con el alcance con que dicho reconocimiento se predica de las disciplinas tradicionales.

E. g., así, se admite que el Derecho del trabajo goza de autonomía científica y doctrinal (existencia de principios y de un sistema de fuentes peculiares, con posibilidad de recurso extensivo a la analogía *legis* y *iuris* —principios generales del «Derecho del trabajo»—) de autonomía legislativa (un Código o Ley del trabajo independiente) de autonomía jurisdiccional (existencia de órganos jurisdiccionales especializados) y de autonomía académica o didáctica (departamentos; áreas y cátedras independientes de Derecho del trabajo).

Desde luego las cosas no suelen ser así cuando es del Derecho marítimo de lo que se trata. Así, aun limitando la cuestión a la autonomía legislativa (más negativo sería aún el resultado del análisis si tomamos cualesquiera otra), comprobaremos que sólo una minoría de países tienen promulgada una Ley General de Navegación (Argentina y México), una Ley específica sobre Comercio Marítimo (Venezuela, a partir de 2001), o un grupo de leyes especiales sobre los asuntos propios de la navegación por mar (Panamá, Ley de Comercio Marítimo/2008, Ley General de Marina Mercante/2008 y Ley de Procedimiento Marítimo/1982).

Pero la mayoría, por el contrario, tienen el Derecho marítimo privado insertado en el Código de Comercio (Libros del «Comercio Marítimo», en los Códigos de España, Perú, Chile, Costa Rica, etc.), mientras que el Derecho público se encuentra disperso o ha sido recogido aparte en una Ley de corte netamente administrativo (caso de España o de Chile). Por su parte, Italia muestra el caso insólito de la existencia de un código conjunto de la navegación por agua y por aire (solución monista del Derecho autónomo de toda la navegación).

Esta habitual falta de autonomía legislativa viene a significar que, en el terreno práctico y ante la ausencia de normas marítimas concretas, sea necesario recurrir, incluso con preferencia al empleo de la analogía, a las comunes del Derecho privado (civil, mercantil, laboral) o público (administrativo, penal o procesal) a fin de integrar las lagunas (abundantes) que encontremos en nuestra disciplina.

E. g., así, en materia de contratos de fletamento o de seguro marítimo será necesario acudir a las normas mercantiles y civiles que regulan los requisitos y la interpretación de los contratos; en el supuesto de testamentos marítimos habrá que estar a las normas civiles que tratan de esta institución, en materia de policía de la navegación y de sanciones administrativas no se podrá obviar el recurso al Derecho común administrativo, etcétera.

Además, la carencia de autonomía (esta vez en su vertiente académica) comporta asimismo en el terreno práctico, que la docencia e investigación, en definitiva, el progreso en la elaboración de esta ciencia jurídica se vea notablemente dificultado, al primar en la organización universitaria los intereses académicos y hasta corporativos de los profesores titulares de las disciplinas tradicionales (por lo común, no existen cátedras de Derecho marítimo, sino de Derecho mercantil, de Derecho internacional público, etc.).

TEMA 3. NOTAS CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO MARÍTIMO

En general, se suele aceptar que una primera nota característica del Derecho marítimo es la de la elevada interrelación entre las normas de Derecho privado y de Derecho público. Quiere decirse que unas y otras aparecen frecuentemente fusionadas para regular las instituciones propias de la navegación, de modo que no son siempre fáciles de deslindar ni menos de separar. De hecho, en casi todas las relaciones entre sujetos de la navegación, que tradicionalmente han pertenecido al ámbito del Derecho marítimo privado puede observarse una creciente presencia de elementos de Derecho público.

Cierto que la penetración de este último en las instituciones privadas ha sido una constante histórica y se ha producido en todos los sectores de la actividad económica. Pero no es menos cierto que, en la actualidad, resulta especialmente patente en el Derecho marítimo, hasta el punto de que suele afirmarse que la dicotomía fundamental entre el Derecho público y el Derecho privado ha perdido relevancia en nuestra disciplina, cuyas instituciones demandan con frecuencia del concurso de unas y otras clases de normas.

E. g., en los accidentes de la navegación concurren las normas dirigidas a la satisfacción de los intereses privados con los públicos de evitar la contaminación; en el estatuto del capitán o del buque confluyen también normas dirigidas a la tutela de ambos intereses, etcétera.

Una segunda nota característica del Derecho marítimo que conviene subrayar aquí es la del creciente protagonismo del Derecho internacional, que es consecuencia del alcance transnacional que muy frecuentemente posee la navegación por mar.

De un lado están las normas del Derecho internacional público, que son las llamadas a regular las relaciones entre Estados y otros sujetos de Derecho internacional (como las organizaciones dotadas de personalidad jurídica internacional) y que, en la medida en que contemplan situaciones relativas a la navegación por mar pueden ser incluidas en nuestra disciplina (como es el caso, según se ha de ver, de muchas de las normas del llamado «Derecho del Mar»).

De otro el Derecho uniforme internacional privado, que viene dado fundamentalmente por los convenios o tratados internacionales de aquella naturaleza, siendo no pocos los que tienen por finalidad la regulación de instituciones del Derecho marítimo (abordajes, salvamentos, embargo de buques, etc.). Es precisamente por la importancia que todos estos tratados poseen, como fuente de nuestra disciplina, por lo que se habla de la dimensión internacional del Derecho marítimo.

Aunque, según se ha dicho, la autonomía del Derecho marítimo, concebida en el sentido de rama propia del Derecho en sus diversas dimensiones (científica, legislativa, jurisdiccional, etc.) no es una realidad de *lege data* en la mayoría de los ordenamientos, sí puede afirmarse que una tercera nota que caracteriza al Derecho marítimo es la de su «particularismo» (en expresión de la doctrina francesa del siglo pasado, que ha hecho fortuna en buena parte de los países latinos).

Significa que cuenta con instituciones especiales y desconocidas en las ramas «terrestres» del Derecho, que son consecuencia de la necesidad de dar respuesta a los grandes riesgos y a la incomunicación o aislamiento de la comunidad navegante. Así se explican, *e. g.*, las instituciones clásicas que, a lo largo de los siglos y sin parangón con las de otras ramas del Derecho, han procurado la distribución de riesgos (avería gruesa; limitación de la responsabilidad del armador) o el mantenimiento del orden y la autoridad a bordo de un buque que podía estar durante meses, y aun años, aislado de los poderes de tierra firme (funciones públicas del capitán).

Naturalmente, los avances técnicos de todo tipo habidos desde el pasado siglo en la construcción naval, en la navegación y en las telecomunicaciones han venido a conjurar en gran medida los grandes riesgos y mitigar notablemente la incomunicación o «autarquía» de la nave. Pero, suele admitirse que no por ello pierde el Derecho marítimo su particularismo, sino que dicha nota ha de ser simplemente revisada. Y ello porque aparecen nuevos riesgos, además de

circunstancias características que son propias y, en gran medida, exclusivas de la navegación y que siguen reclamando al Derecho soluciones originales. Baste con dos ejemplos para ilustrar esta afirmación.

Así, en primer lugar, se da la circunstancia de que los peligros y riesgos de la navegación se han incrementado como consecuencia de variadas realidades, entre las que pueden citarse aquí el elevado número de buques en circulación (alrededor de 80.000 grandes buques de navegación oceánica), con el consiguiente incremento de la densidad del tráfico y posibilidad de abordajes; las crecientes dimensiones de los buques (en particular los llamados *very large crude carriers* —VLCC— y *ultra large crude carriers* —ULCC—), que, unidas al transporte de mercancías peligrosas, comportan crecientes riesgos de daños a terceros y en particular debidos a contaminación.

Y si a ello se une el gran valor económico que hoy en día alcanzan las expediciones marítimas (buque y carga pueden ascender a centenares de millones de euros), así como el hecho de que el peligro que amenaza al buque se cierne también sobre la carga, o viceversa, parece evidente que se hace preciso el mantenimiento de las antiguas instituciones para la división y reparto de los riesgos, ello sin perjuicio de su posible ajuste o renovación.

En segundo lugar y ateniéndonos al negocio armador, ha de repararse en que difícilmente puede encontrarse otro sector que esté expuesto a tan drásticas fluctuaciones en los precios de adquisición de los buques y en los fletes. En efecto, lo que un día puede parecer un contrato beneficioso, al día siguiente puede suponer importantes pérdidas (*e. g.*, por la aparición de conflictos bélicos inesperados que comportan mayores peligros para el buque y su tripulación y suponen desproporcionados incrementos en los costes de explotación), o, a la inversa, una situación del mercado que un día se presenta como desesperada, puede devenir bastante lucrativa en un corto periodo de tiempo (*e. g.*, lluvias extraordinarias pueden incrementar las cosechas, con un aumento importante de la demanda de transporte marítimo).

Así, se explica, por ejemplo, que el Derecho marítimo deba dar respuestas originales en materia de resolución de ciertos contratos de fletamento, de alteración sobrevenida en los riesgos asegurados o de formación de cárteles económicos o fórmulas consorciadas para la prestación de servicios de transporte marítimo regular (conferencias de fletes y consorcios marítimos).

Precisamente es a la vista de este particularismo de las instituciones y normas marítimas por lo que buena parte de los autores propugnan (en el marco de los ordenamientos en que no se ha alcanzado, que son la mayoría) la autonomía del Derecho marítimo, si bien de *lege ferenda*, tratando de orientar en tal sentido las correspondientes políticas legislativas y universitarias.

TEMA 4. PRINCIPALES FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO

La cuestión de las fuentes es materia cuya concreción sólo es posible si nos situamos en un ordenamiento jurídico concreto, operación que, en principio, está reñida con la finalidad y los principios de este Curso, en el que se pretende explicar un Derecho marítimo internacional y, por ello, de cierta validez universal. Mas tal circunstancia no ha de impedir que abordemos este tema, si bien con carácter muy general y buscando siempre puntos de coincidencia entre los diferentes Derechos nacionales.