

La navegabilidad del buque en el Derecho marítimo internacional

Maximiliano Navas Garatea

**Abogado maritimista. Doctor en Derecho. Máster en Derecho marítimo
Capitán de la Marina Mercante. Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo**

A mis padres

ÍNDICE

ABREVIATURAS	27
AGRADECIMIENTOS	43
INTRODUCCIÓN	45

PRIMERA PARTE

EL RÉGIMEN JURÍDICO-PÚBLICO DE LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD

CAPÍTULO I

EL CONCEPTO DE NAVEGABILIDAD

I.- El problema de la definición	55
II.- Evolución histórica del concepto de navegabilidad	58
A.- El <i>recipere salvum fore</i> o garantía sobre las mercancías de los cargadores del Derecho romano clásico	58
B.- La aptitud de la nave desde el Digesto a las Siete Partidas	61
C.- La obligación de acondicionar la nave en las Ordenanzas de la Ribera de Barcelona de 1258 y en el Libro del Consulado del Mar (1260 - 1270)	62
D.- Análisis comparativo de la obligación de navegabilidad en la Ordenanza Francesa de la Marina de 1681 y en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737	71
E.- La navegabilidad del buque desde la Codificación decimonónica hasta nuestros días	75
III.- Hacia un concepto de navegabilidad del buque	80
A.- Introducción en torno a la obligación de navegabilidad	80
B.- Una breve referencia a las distintas clasificaciones, a la naturaleza y al alcance respecto de la obligación de navegabilidad del buque en el régimen jurídico-privado	82
C.- La navegabilidad absoluta y la navegabilidad relativa. Los conceptos de navegabilidad respecto del buque, <i>seaworthiness</i> y respecto de la carga, <i>cargoworthiness</i> en el Derecho marítimo internacional	87
D.- La noción de la navegabilidad por etapas	101
E.- La noción de navegabilidad respecto a la seguridad del buque y de la carga	103
1.- La intersección de los conceptos de navegabilidad y de mala estiba	103
2.- La navegabilidad y la seguridad. La influencia de la gestión del buque y del Código <i>ISM</i> en el nuevo concepto de navegabilidad	105
IV.- Propuesta preliminar de concepto de navegabilidad	115

CAPÍTULO II

EL BUQUE NAVEGABLE

I.- El concepto de buque navegable	117
A.- Introducción al concepto de buque. Definiciones de la Real Academia Española	117
B.- El concepto de buque en el Derecho positivo	118
1.- El concepto de buque en el Derecho convencional internacional	118
2.- El concepto de buque en el Derecho privado	119
3.- El concepto de buque en el Derecho público. Los elementos esenciales del concepto	123
II.- La naturaleza jurídica del buque navegable	128

CAPÍTULO III

EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y LA NAVEGABILIDAD

I.- La seguridad marítima. El control de la seguridad de los buques por la Autoridad de Marina	133
A.- Ideas previas en materia de seguridad	133
B.- El registro, la matrícula y el abanderamiento de buques	134
C.- La Inspección de buques. El marco normativo de la inspección y los criterios para la detención del buque	141
D.- La potestad sancionadora de la Administración marítima y la innavegabilidad del buque. La responsabilidad penal y administrativa del naviero y del capitán	151
II.- El contenido material de la obligación. La presunción del estado de navegabilidad en nuestro Derecho de producción interna	157
A.- Notas introductorias sobre la obligación de navegabilidad del buque	157
B.- La presunción del mantenimiento de la navegabilidad en los anteriores reglamentos de registro y reconocimiento de buques	162
C.- La presunción de la navegabilidad en el actual Reglamento de inspección y certificación de buques	165
III.- Las fuentes de la obligación de navegabilidad en el Derecho convencional internacional	168
A.- Exposición preliminar	168
B.- El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74/78	173

ÍNDICE

C.- El Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional de los buques. El Capítulo IX del Convenio <i>SOLAS</i>	179
IV.- La seguridad marítima en el Derecho comunitario	183
A.- La seguridad marítima comunitaria en el último cuarto del siglo pasado. Las políticas reactivas	183
B.- La seguridad marítima comunitaria en el siglo XXI. Las políticas activas de prevención	189
1.- Preliminar	189
2.- El control por el Estado rector del puerto. La detención del buque, la denegación de acceso al puerto y los nuevos sistemas de calidad en la seguridad para el transporte marítimo	190
3.- Los puertos de refugio o de arribada forzosa	197
V.- Los nuevos retos estratégicos para el desarrollo y el intercambio global de la información marítima	201

CAPÍTULO IV

LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES Y LA NAVEGABILIDAD

I.- La naturaleza y concepto de las sociedades de clasificación de buques	203
II.- La doble función pública y privada de las sociedades de clasificación de buques. Las organizaciones reconocidas por la Administración marítima y los criterios de inspección aceptados	206
III.- Las funciones privadas de las sociedades de clasificación de buques	216
IV.- Los instrumentos del Derecho internacional de formularios sobre sociedades de clasificación de buques	219
V.- El contrato de clasificación del buque y el certificado de clase. La naturaleza jurídica, el fundamento y el alcance del contrato	221
A.- El contenido obligacional	221
B.- La naturaleza jurídica, el fundamento y el alcance del contrato de clasificación	226
VI.- La relevancia jurídica de los certificados otorgados por la sociedad de clasificación de buques en materia de navegabilidad	228
A.- El valor indiciario de navegabilidad de los certificados otorgados por las sociedades de clasificación de buques en nuestro Derecho interno	228
B.- El valor limitado de una certificación dada sin garantía en el Derecho comparado y en el Derecho de formularios internacional	232
VII.- El régimen de la responsabilidad contractual de las sociedades de clasificación de buques	236

A.- Aproximación inicial	236
B.- La nulidad de las cláusulas de exoneración en el Derecho español	238
C.- La posible invalidez de los pactos de irresponsabilidad impuestos por las sociedades de clasificación de buques en el Derecho español	241
D.- La responsabilidad por la delegación de la obligación de navegabilidad del armador en las sociedades de clasificación de buques y la responsabilidad <i>in eligiendo</i>	244
1.- La responsabilidad por la delegación de la obligación de navegabilidad del armador en las sociedades de clasificación de buques	244
2.- La responsabilidad añadida <i>in eligiendo</i> en el Derecho extranjero	247
VIII.- La limitación de la responsabilidad de las sociedades de clasificación de buques	250
IX.- El régimen de la responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación de buques	254
A.- Planteamiento	254
B.- La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques en el Derecho español	257
C.- La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques en el Derecho comparado	260

SEGUNDA PARTE

EL RÉGIMEN JURÍDICO-PRIVADO DE LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD

CAPÍTULO V

LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD EN EL DERECHO PRIVADO (I). CONCEPTO, SUJETOS Y OBJETO DE LAS OBLIGACIONES

I.- Introducción al concepto jurídico de obligación. Planteamientos en torno a la relación obligatoria de navegabilidad	267
A.- La mercantilidad, el concepto jurídico, el objeto y la patrimonialidad de la obligación en el Derecho privado. La naturaleza y el sentido de la obligación	268
1.- El régimen jurídico de las obligaciones y los contratos mercantiles	268
2.- El concepto jurídico de obligación. El objeto y la patrimonialidad de la obligación en el Derecho privado	269
3.- La naturaleza y el sentido general de la obligación de navegabilidad	273
B.- La diligencia como marco de desenvolvimiento en toda relación obligatoria	274
C.- El derecho de crédito y sus límites. Las cargas del acreedor en la relación de navegabilidad	277

ÍNDICE

D.- La naturaleza y el contenido de la deuda de navegabilidad	283
1.- Introducción al estudio de la naturaleza y el contenido de la deuda	283
2.- Los deberes principales y accesorios de navegabilidad. Los deberes de navegabilidad como parte de una relación obligatoria esencial de orden superior	286
3.- Las relaciones obligatorias de navegabilidad inicial y de mantenimiento del buque en las condiciones debidas	289
E.- Las facultades y la responsabilidad del deudor	293
II.- Los sujetos de la relación obligatoria	294
A.- La constitución de la relación obligatoria	294
1.- Pluralidad de personas en la relación obligatoria de navegabilidad	294
2.- La obligación indivisible de navegabilidad en el marco de las relaciones obligatorias con pluralidad de sujetos	297
3.- La solidaridad y la mancomunidad en las relaciones obligatorias de navegabilidad	299
4.- La unidad o la pluralidad de prestaciones en la relación jurídica obligacional de navegabilidad	302
B.- La pluralidad de acreedores en la relación obligatoria de navegabilidad	303
1.- La imposibilidad de los créditos parciarios y la cotitularidad de los créditos mancomunados	303
2.- Los créditos solidarios	305
C.- La pluralidad de deudores en la relación de navegabilidad	306
1.- Las deudas mancomunadas	306
2.- Las deudas solidarias	308
III.- El objeto de la relación obligatoria. La configuración de la prestación	310
A.- La prestación debida	310
B.- La obligación de dar	313
C.- La obligación de hacer. Las obligaciones de medios y de resultado	314
1.- La prestación de hacer	314
2.- La distinción entre obligaciones de hacer de medios y de resultado en las relaciones obligacionales de navegabilidad	315
D.- La obligación de no hacer	321
E.- La pluralidad de prestaciones de navegabilidad. Las prestaciones fraccionadas y su repercusión en la teoría de las fases o doctrina de las etapas	322
1.- La pluralidad de prestaciones de navegabilidad	322

2.- Las prestaciones fraccionadas y su repercusión en la teoría de la navegabilidad por fases o etapas	325
IV.- Las circunstancias de la relación obligatoria	328
A.- El tiempo en las relaciones obligatorias de navegabilidad	328
1.- La duración de la relación obligatoria	328
2.- El término inicial y el término suspensivo. El término final y el término resolutorio	330
3.- El momento de eficacia y el momento de vencimiento de la obligación. El tiempo de la obligación y el tiempo de la prestación	332
4.- La idea del plazo como beneficio. La pérdida del beneficio del plazo	333
B.- El término esencial en la relación obligatoria	335
C.- El lugar en la relación obligatoria	337
V.- Las relaciones obligatorias sinalagmáticas de navegabilidad	338

CAPÍTULO VI

LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD EN EL DERECHO PRIVADO (II). EL INCUMPLIMIENTO Y LA RESPONSABILIDAD DE LAS OBLIGACIONES

I.- El cumplimiento de las relaciones obligatorias	341
A.- La dinámica de las relaciones obligatorias	341
B.- El cumplimiento regular de la prestación	343
1.- La capacidad y la legitimación de los sujetos intervinientes en la prestación	343
2.- La identidad y la integridad como modo de realización del cumplimiento	345
3.- Las circunstancias de tiempo y lugar en el cumplimiento de la obligación	348
C.- El cumplimiento de las obligaciones de hacer de medios y de resultado	349
II.- La falta de cumplimiento y el incumplimiento de las relaciones obligatorias: la lesión del derecho de crédito	351
A.- En torno a la falta de cumplimiento y al incumplimiento de las relaciones obligatorias en general y de la de navegabilidad en particular	351
1.- La teoría del cumplimiento y la valoración de la conducta del deudor. El criterio objetivo de cumplimiento	351
2.- El concepto de lesión del derecho de crédito y la tipología de las lesiones en el Derecho privado	354
B.- El retraso y su relación con la mora	356
1.- Generalidades	356
2.- Los requisitos de la situación de mora	358

ÍNDICE

3.- Los efectos de la <i>mora debitoris</i>	362
4.- La mora en las obligaciones sinalagmáticas o recíprocas	363
5.- La cesación de la mora	364
C.- La imposibilidad temporal prolongada de la prestación y la frustración del fin del negocio	365
D.- La imposibilidad sobrevenida de la prestación. El <i>periculum obligationis</i>	366
E.- La ejecución defectuosa de la prestación. Los vicios o defectos ocultos	368
F.- El incumplimiento definitivo de la obligación	370
III.- La imputación de la lesión del derecho de crédito que provoca el incumplimiento	371
A.- El problema del sistema de imputación subjetiva	371
B.- El caso fortuito y la objetivación de la responsabilidad del deudor	376
C.- La imputación al acreedor o a un tercero de la lesión del derecho de crédito	379
D.- El régimen jurídico de la prueba en el ámbito de la responsabilidad contractual del deudor	381
E.- La culpa y el dolo como causas en la que fundar la responsabilidad del deudor	384
IV.- El juicio de responsabilidad en las obligaciones de medios y en las de resultado. La imposibilidad liberatoria del caso fortuito	386
V.- La defensa del derecho de crédito lesionado	389
A.- Clasificación	389
B.- Las medidas de tutela preventiva del crédito	389
C.- La pretensión de cumplimiento	390
D.- La ejecución forzosa de la prestación	390
E.- El resarcimiento de los daños y perjuicios contractuales	391
F.- Otras vías de compensación de los acreedores: la cesión legal del <i>commodum representationis</i> y la reducción de la contraprestación	395
1.- La cesión legal del <i>commodum representationis</i>	395
2.- La reducción del precio o contraprestación	395
VI.- La protección del derecho del acreedor en las relaciones obligatorias sinalagmáticas	395
A.- Introducción	395
B.- Las excepciones de incumplimiento contractual y de falta de cumplimiento regular y exacto	396
C.- La resolución de la relación obligatoria sinalagmática	397

1.- El fundamento, la naturaleza jurídica y los presupuestos de la resolución por incumplimiento de la obligación sinalagmática	397
2.- Las variantes del incumplimiento que justifican la resolución	399
3.- La resolución de las obligaciones sinalagmáticas por la imposibilidad sobrevenida fortuita o no imputable al demandado	401
4.- Los efectos de la resolución de las relaciones obligatorias sinalagmáticas	402
VII.- La modificación y la extinción de la relación obligatoria	403
A.- Las vicisitudes en la relación obligatoria. La modificación de las obligaciones	403
B.- La novación de la relación obligacional	405
C.- La extinción de la relación obligatoria	406

CAPÍTULO VII

LA NAVEGABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN Y DE COMPRAVENTA DE BUQUE

I.- Los contratos de construcción de buque: clases, concepto, naturaleza jurídica, regulación legal y contenido obligacional	407
A.- El concepto, la naturaleza jurídica y las clases de los contratos de construcción de buque	407
B.- El régimen legal del contrato de construcción de buque en nuestro Derecho interno	413
C.- El contenido obligacional del contrato y su vinculación con la navegabilidad del buque	418
1.- Las obligaciones del constructor	418
2.- Obligaciones del armador-propietario o comitente	428
II.- Breve referencia al contrato de construcción en el Derecho comparado de los países de nuestro entorno	431
III.- El régimen jurídico internacional del contrato de construcción de buque en el Derecho de formularios y la obligación de navegabilidad del buque	432
A.- Los modelos internacionales de contratos de construcción naval	432
B.- La condición del buque y el régimen convencional uniforme del contrato de construcción naval	434
C.- El contenido del contrato de construcción de buque en el Derecho internacional de formularios y su relación con la navegabilidad del buque	436
1.- Las obligaciones del constructor-vendedor	436
2.- Las obligaciones del comitente o armador	447

ÍNDICE

IV.- El régimen jurídico del contrato de compraventa de buque y las condiciones de navegabilidad del mismo a su entrega al armador-comprador en nuestro Derecho interno. Los elementos del contrato y el contenido obligacional	448
A.- El concepto, la calificación jurídica, las clases y la regulación legal aplicable a la compraventa de buques	448
B.- Los elementos del contrato de compraventa de buques	452
C.- La obligación de entregar un buque navegable en el contenido del contrato de compraventa	454
1.- Las obligaciones del vendedor	454
2.- Las obligaciones del comprador	458
V.- El contrato de compraventa de buques en los Ordenamientos jurídicos comparados de los países de nuestro entorno y en el Derecho internacional de formularios. Especial referencia a la condición técnica del buque	459
A.- Introducción	459
B.- Las obligaciones del vendedor	461
C.- Obligaciones del comprador	470

CAPÍTULO VIII

LOS ELEMENTOS ESENCIALES DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DEL BUQUE Y LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD. PANORAMA NORMATIVO INTERNACIONAL DE LA OBLIGACIÓN

I.- Introducción a los contratos de explotación del buque. Su categorización y análisis doctrinal	473
A.- Las categorías de contratos de explotación de buques en nuestro Derecho y en el Derecho comparado	473
B.- La finalidad de la prestación en los contratos de explotación y la obligación de navegabilidad del buque. La discusión doctrinal por la elección entre el contrato de transporte y el contrato de navegación	478
1.- La clasificación internacional de los contratos de explotación del buque. La finalidad de la prestación de navegabilidad del buque en los contratos de explotación	478
2.- El análisis doctrinal de los contratos de explotación: la elección entre el contrato de transporte y el contrato de navegación	483
II.- Los elementos esenciales en los contratos de explotación del buque y su relación con la navegabilidad	489
A.- La forma en los contratos de explotación. El <i>intuitu personae</i> y el <i>intuitu navis</i>	489

LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

B.- El objeto cierto de los contratos de explotación	491
C.- El consentimiento en los contratos de explotación	494
D.- La causa de los contratos de explotación del buque	498
III.- Las categorías de los términos contractuales y su clasificación en el Derecho y en la práctica anglosajona	500
IV.- En torno a la obligación de puesta del buque a disposición del fletador y la obligación de navegabilidad. La individualización e identificación del buque en el Derecho de los contratos de explotación	503
V.- La descripción de las principales características del buque: los elementos esenciales de velocidad, consumo y capacidad del buque en los contratos de fletamento. Su vinculación con la relación obligatoria de navegabilidad	508
A.- Las obligaciones objetivas de velocidad y consumo del buque	508
B.- Las obligaciones relativas a la capacidad de carga del buque	517
VI.- Las relaciones obligatorias contractuales de navegabilidad en el Derecho comparado. Panorama normativo internacional	521
VII.- Aspectos jurisprudenciales particulares en torno a la navegabilidad en el régimen jurídico obligacional del Derecho marítimo internacional	527

CAPÍTULO IX

LA RELACIÓN OBLIGATORIA DE NAVEGABILIDAD EN NUESTRO CÓDIGO DE COMERCIO

I.- Introducción a la obligación de navegabilidad inicial en nuestro Código de comercio	539
II.- Algunas de las conclusiones preliminares en relación con la obligación de navegabilidad de nuestro Código de comercio	542
III.- El momento en que se exige la navegabilidad. Las fases de la obligación en el Código de comercio	557
A.- Introducción	557
B.- Análisis temporal de las obligaciones previas a la fase de ejecución material del contrato: desde la perfección del contrato hasta que se inicia el recibimiento de la carga. La puesta del buque a disposición y la navegabilidad inicial del buque	560
C.- La obligación de navegabilidad del armador o naviero durante las fases de ejecución del contrato: las fases portuarias o terrestres y la fase de navegación	567
1.- Las fases terrestres de la ejecución del contrato: la fase de carga y la fase de espera	567
2.- La fase de partida o de navegación de ejecución del contrato	579

ÍNDICE

IV.- La innavegabilidad y la mala estiba	583
V.- El alcance objetivo e imperativo del art. 676 C. de c.	592
VI.- El fundamento de la responsabilidad del fletante	598
A.- Consideraciones previas	598
B.- La posibilidad de aplicación del criterio de la responsabilidad por culpa	599
C.- La responsabilidad por los vicios ocultos	601
D.- La llamada responsabilidad objetiva por la falta de navegabilidad basada en el riesgo profesional creado	606

CAPÍTULO X

LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE

I.- El concepto y la distinción de figuras afines. El régimen legal y pacticio del contrato de fletamento por viaje	611
A.- El concepto y la distinción de figuras afines	611
B.- El régimen legal y pacticio del contrato de fletamento por viaje	613
II.- Estudio de la relación obligatoria esencial de orden superior: la obligación fundamental y principal de puesta del buque a disposición del fletador en las debidas condiciones iniciales de navegabilidad	620
A.- El estado de navegabilidad del buque y su mantenimiento	620
B.- El momento, el lugar y la forma convenidos de la puesta a disposición del buque en estado de navegabilidad en nuestro Derecho interno y en el Derecho británico. Los límites de la autonomía de la voluntad	628
C.- Las obligaciones de puesta a disposición del buque y de navegabilidad en el último Proyecto de Ley General de Navegación Marítima	638
D.- La obligación de realizar el viaje y la innavegabilidad sobrevenida	640
III.- Los pactos modificativos de la responsabilidad del fletante	644
A.- Los pactos sobre las operaciones de estiba y la obligación de navegabilidad	644
B.- La validez de los pactos modificativos de la responsabilidad del fletante en materia de navegabilidad	649
1.- Las cláusulas de irresponsabilidad del fletante por los daños a las mercancías transportadas. La remisión a otras normas y la <i>negligence clause</i>	649
2.- La invalidez de las cláusulas de exoneración en el Derecho marítimo	651
3.- Las cláusulas de exoneración en las pólizas empleadas en el tráfico	657
IV.- La modificación del régimen de responsabilidad del armador fletante por la circulación del conocimiento de embarque	659

V.- Las consecuencias del incumplimiento de la obligación inicial y la obligación de mantenimiento de la navegabilidad del buque en el fletamento por viaje	669
A.- Las principales consecuencias sobre el pago del flete. La interrupción del viaje y el flete pro rata itineris	669
B.- La extinción del contrato de fletamento por innavegabilidad	675
1.- La rescisión y la resolución del contrato	675
2.- La modificación sobrevenida de las circunstancias contractuales y la frustración del fin del contrato.	678
VI.- La prescripción y la caducidad de las acciones derivadas de la obligación de navegabilidad. El fuero competencial y la Ley aplicable. El arbitraje en el contrato de fletamento	681
A.- Justificación del estudio de algunos aspectos procesales	681
B.- La prescripción y la caducidad de las acciones nacidas del contrato de fletamento. La competencia interna y la Ley aplicable en el Derecho español	681
1.- La prescripción de acciones nacidas del contrato de fletamento	681
2.- La competencia territorial interna y el Derecho aplicable en nuestro Ordenamiento jurídico	686
C.- El fuero competencial internacional	691
D.- La Ley aplicable. El conflicto de leyes	700
E.- El arbitraje en el al contrato de fletamento	707

CAPÍTULO XI

LA RELACIÓN OBLIGATORIA DE NAVEGABILIDAD EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO

I.- El fletamento por tiempo en nuestro Ordenamiento jurídico	711
A.- El concepto de fletamento por tiempo. La indeterminación inicial de los viajes a realizar	711
B.- La naturaleza jurídica y el régimen legal del contrato de fletamento	716
II.- La obligación del fletante por tiempo de puesta del buque a disposición del fletador en nuestro Ordenamiento y el fenómeno de la superposición contractual. La obligación inicial de navegabilidad del buque y su mantenimiento. El fundamento de la teoría de las fases	722
A.- Introducción	722
B.- La garantía de navegabilidad inicial del buque en el fletamento por tiempo. La obligación esencial de puesta a disposición del fletador de un buque en estado para navegar y su proyección a cada fase o etapa del contrato. La entrega de la gestión comercial del buque	725

ÍNDICE

1.- El alcance de la obligación esencial de navegabilidad y la doctrina de las etapas en nuestro Derecho de producción interna	725
2.- El momento de cumplimiento y de exigibilidad de la obligación esencial. La entrega de la gestión comercial al fletador	737
3.- El alcance de la obligación de navegabilidad en cada etapa del fletamento por tiempo y el fenómeno de la superposición de relaciones obligacionales en la práctica contractual	743
C.- La obligación de mantener la navegabilidad del buque durante el fletamento por tiempo	751
III.- El empleo del buque en la práctica del fletamento por tiempo	756
A.- La obligación del fletante de realizar los viajes ordenados por el fletador y la obligación de colaboración de éste	756
B.- La cláusula de empleo. Los límites al empleo del buque por el fletador	757
C.- La responsabilidad del fletante por la emisión y circulación de los conocimientos de embarque en el fletamento por tiempo	759
1.- La responsabilidad por la carga. Los límites a los pactos modificativos de la responsabilidad del fletante	759
2.- La emisión y la circulación de conocimientos de embarque	762
D.- La responsabilidad por los daños al buque que puedan afectar a la navegabilidad	765
IV.- El lugar y el momento de cumplimiento de la obligación fundamental de puesta a disposición del buque fletado por tiempo en el Derecho comparado y en el Derecho de formularios. La cláusula de cancelación	766
A.- El lugar y el momento de la obligación de puesta a disposición del buque al fletador en el <i>time charter</i>	766
B.- La cláusula de cancelación. La falta de cumplimiento de la obligación de puesta a disposición en el fletamento por tiempo	768
V.- Las obligaciones de navegabilidad inicial y de mantenimiento de la navegabilidad en las pólizas de <i>time charter</i> y en el Derecho comparado	772
A.- Esbozo inicial	772
B.- La garantía implícita de navegabilidad y las cláusulas de exención de responsabilidad en el Derecho del Reino Unido. El mantenimiento de la obligación de navegabilidad. La doctrina de las etapas	774
1.- La garantía implícita de navegabilidad y las cláusulas de exención de responsabilidad en el Derecho del Reino Unido	774

2.- La obligación de mantenimiento de la navegabilidad durante el contrato de fletamento por tiempo en el Derecho británico y en el Derecho de formularios internacional	780
3.- La doctrina de las etapas y la superposición contractual en el <i>time charter</i> conforme al Derecho de formularios	784
C.- La garantía de navegabilidad en el Derecho norteamericano. El mantenimiento de la obligación de navegabilidad y la doctrina de las etapas	791
D.- Las Reglas de La Haya y La Haya-Visby y la cláusula <i>paramount</i> en el <i>time charter</i>	795
VI.- Las consecuencias del incumplimiento de la obligación esencial inicial y de la obligación de mantenimiento de la navegabilidad del buque en el fletamento por tiempo. La frustración del contrato	800

CAPÍTULO XII

LA RELACIÓN OBLIGATORIA DE NAVEGABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE

I.- El planteamiento de las cuestiones que giran en torno al contrato de arrendamiento del buque	809
A.- El concepto, la finalidad económica y la distinción de figuras afines	809
B.- La naturaleza jurídica del contrato y sus clases	814
II.- El régimen legal del contrato de arrendamiento de buque en nuestro Derecho interno	818
A.- La mercantilidad de los contratos de arrendamiento de buque en el Ordenamiento jurídico español	818
B.- Las fuentes aplicables al contrato	823
C.- La forma del contrato y el problema de su publicidad registral	825
D.- La delimitación fundamental entre el arrendamiento de buque armado y equipado y el fletamento por tiempo: la posesión del buque	827
III.- El contenido del contrato de arrendamiento de buques respecto de las obligaciones de navegabilidad en nuestro Derecho interno	829
A.- Las obligaciones del arrendador vinculadas a la navegabilidad del buque	829
1.- La obligación de entrega del buque al arrendatario	829
2.- La obligación del arrendador de efectuar las reparaciones necesarias al buque para que se mantenga el uso al que se destina durante la vigencia del contrato. Su delimitación respecto a los riesgos propios de la explotación del buque	838

ÍNDICE

3.- La obligación de mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque durante el tiempo del contrato	847
B.- Las obligaciones del arrendatario vinculadas con la navegabilidad del buque	848
IV.- La responsabilidad del arrendador frente a terceros	851
V.- La extinción del contrato de arrendamiento por la innavegabilidad del buque en nuestro Derecho interno. Los cambios estructurales obligatorios y la implantación requerida de nuevos equipos	855
A.- La extinción del contrato de arrendamiento por la innavegabilidad del buque	855
B.- Los cambios estructurales obligatorios y la implantación obligatoria de nuevos equipos en el buque	858
VI.- La obligación de navegabilidad en el arrendamiento de buque conforme al anterior Proyecto de Ley General de Navegación Marítima	859
VII.- El contrato de arrendamiento de buques en el Derecho comparado	861
VIII.- El contrato de arrendamiento de buques en el Derecho internacional de formularios	865
A.- Planteamiento	865
B.- La identificación de las partes y del buque. La determinación de sus características esenciales	866
C.- El contenido obligacional general de la póliza contractual de arrendamiento <i>BARECON</i> 2001. Las obligaciones y los derechos de las partes	867
1.- La obligación del arrendador de entregar el buque al arrendatario en las debidas condiciones de navegabilidad	867
2.- El derecho de inspección del buque del arrendador durante la vigencia del contrato	871
3.- La obligación del arrendatario de mantener el buque con la debida diligencia en buen estado de navegabilidad durante la vigencia del contrato, llevando a cabo las reparaciones ordinarias	873
4.- La obligación del arrendatario de devolver el buque al arrendador en las mismas condiciones en que lo recibió	875
D.- El arrendamiento de buque de nueva construcción en la póliza <i>BARECON</i> 2001	876
IX.- El contrato de arrendamiento/compra y el de arrendamiento financiero de buque o <i>leasing</i>	878
A.- Distinción de figuras afines. En especial, el contrato de arrendamiento/compra de buque de la póliza <i>BARECON</i> 2001	878
B.- El contrato de arrendamiento financiero de buque o <i>leasing</i>	881

CAPÍTULO XIII

LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE REMOLQUE

I.- El contrato de remolque. Los antecedentes, su concepto y sus caracteres, las clases de remolques, su naturaleza jurídica y su régimen legal	885
A.- El desarrollo del remolque, el concepto, los caracteres y la clasificación de los diversos modelos de contrato de remolque marítimo	885
1.- Los antecedentes y el desarrollo del contrato de remolque	885
2.- El concepto de contrato de remolque	886
3.- Los caracteres y la clasificación de los contratos de remolque. Los criterios diferenciadores del contrato	888
B.- La naturaleza jurídica del contrato de remolque maniobra y del remolque transporte	898
1.- La naturaleza jurídica del remolque maniobra	898
2.- La naturaleza jurídica del contrato de remolque transporte	903
C.- El régimen legal del contrato de remolque maniobra y del remolque transporte	907
1.- El régimen legal del contrato de remolque maniobra	907
2.- El régimen legal del contrato de remolque transporte	908
II.- El contenido del contrato de remolque en nuestro Ordenamiento jurídico. Las relaciones obligatorias de navegabilidad	911
A.- La obligación de navegabilidad del buque en el contrato de remolque maniobra	911
1.- Las obligaciones del naviero del buque remolcador relativas a la navegabilidad en el remolque maniobra	911
2.- Las obligaciones del remolcado en el contrato de remolque maniobra vinculadas con la relación obligacional de navegabilidad	916
B.- La obligación de navegabilidad del buque en el contrato de remolque transporte	917
1.- Las obligaciones del armador del buque remolcador para el transporte relativas a la navegabilidad	917
2.- Las obligaciones del buque u objeto remolcado en el remolque transporte vinculadas con la relación obligacional de navegabilidad	923
III.- El régimen de responsabilidad contractual y extracontractual del contrato de remolque en nuestro Derecho de producción interna	924
A.- El régimen de responsabilidad contractual en el contrato de remolque	924
1.- La responsabilidad contractual en el remolque maniobra	924

ÍNDICE

2.- El régimen de la responsabilidad contractual en el remolque transporte	929
B.- El régimen jurídico de la responsabilidad aquiliana en el contrato de remolque maniobra y en el de remolque transporte	930
IV.- La obligación de navegabilidad en el contrato de remolque conforme a la última propuesta de Proyecto de Ley General de Navegación Marítima	933
V.- El contrato de remolque en el Derecho comparado	934
VI.- El Derecho de formularios del remolque. La obligación de navegabilidad en las pólizas de remolque más usuales	936
A.- Las denominadas fuentes convencionales internacionales. Las condiciones generales y pólizas más utilizadas en la contratación de los remolques portuarios y oceánicos	936
B.- Las obligaciones de navegabilidad inicial y de mantenimiento de las condiciones de los buques remolcadores y de los elementos remolcados en las condiciones generales <i>UKSCT</i>	940
C.- Las relaciones obligatorias de navegabilidad entre el titular del remolcador y el de los objetos remolcados en las pólizas <i>TOWCON 2008</i> y <i>TOWHIRE</i> de 2008	943
1.- La naturaleza del servicio de remolque y la clasificación de estos contratos. La obligación fundamental de puesta del buque remolcador a disposición del remolcado y la de presentación del elemento remolcado para su remolque por su titular	943
2.- La obligación de navegabilidad inicial de los elementos remolcados y la del buque remolcador	947

CAPÍTULO XIV

LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD EN EL CONTRATO DE PASAJE

I.- Algunas consideraciones previas en torno al contrato de pasaje	953
A.- Los antecedentes, el concepto y la naturaleza, la clasificación y el régimen legal del contrato de pasaje	953
B.- Los elementos del contrato de pasaje	956
1.- Los elementos personales del contrato	956
2.- Algunos elementos reales del contrato de pasaje marítimo	957
3.- Los elementos formales del contrato	958
II.- Las obligaciones y la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje conectadas con las de navegabilidad del buque establecidas en nuestro Derecho interno	959

A.- Las obligaciones del transportista en el contrato de pasaje y la obligación de navegabilidad del buque	959
B.- La responsabilidad del transportista por daños en el contrato de pasaje en nuestro Derecho de producción interna conectados con la navegabilidad del buque	967
C.- Breve referencia al régimen jurídico de los viajes combinados	970
III.- El régimen de responsabilidad del transportista en el contrato internacional de pasaje relativo a la obligación de navegabilidad del buque conforme al Derecho internacional	972
IV.- La obligación de navegabilidad en el régimen legal del contrato de pasaje en el último Proyecto de Ley de producción interna	976

CAPÍTULO XV

LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

I.- Génesis, evolución y ámbito de aplicación nacional e internacional de la normativa especial del transporte marítimo de mercancías de línea regular	981
II.- La obligación de navegabilidad en la <i>Harter Act</i> de 1893. La noción jurisprudencial de diligencia debida de navegabilidad del buque en el Derecho marítimo internacional	990
A.- La regla de la diligencia debida en hacer el buque navegable introducida por la <i>Harter Act</i> norteamericana de 1893	990
B.- La noción jurisprudencial de diligencia debida en hacer el buque navegable en el Derecho marítimo en general y en el norteamericano en particular. Casos prácticos de aplicación	994
III.- La obligación de navegabilidad en las Reglas de La Haya de 1921	1007
A.- La práctica inexistencia de obligación del porteador de mantener las condiciones de navegabilidad del buque. Las fases en las que se aplica la excepción de la culpa en la gestión del buque o de las faltas náuticas y otras exenciones de la responsabilidad	1007
B.- El alcance de la obligación inicial de diligencia debida de navegabilidad del buque y la carga de la prueba. La exención de la responsabilidad del porteador por los vicios ocultos del buque	1010
IV.- La relación obligacional de diligencia debida relativa a la navegabilidad del buque en el Convenio de Bruselas de 1924	1012
A.- Introducción al régimen legal de la responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en el Convenio. La obligación inicial de diligencia	

ÍNDICE

debida de navegabilidad y las obligaciones <i>ex recepto</i> y <i>ex contractu</i> del porteador	1012
1.- El régimen legal especial de la obligación de diligencia debida al comienzo del viaje	1012
2.- Las obligaciones <i>ex contractu</i> y <i>ex recepto</i> del porteador y el grado de la diligencia razonable de navegabilidad exigido al porteador. La responsabilidad <i>in vigilando e in eligendo</i>	1015
B.- El momento de exigencia de la obligación de diligencia debida de navegabilidad. La responsabilidad del porteador por las faltas en la gestión de la carga o por las faltas comerciales. La mala estiba	1017
C.- El concepto de viaje y la doctrina de las etapas en el Convenio de Bruselas de 1924	1022
D.- La excepción de la responsabilidad por los vicios ocultos del buque y su prueba	1026
E.- La carga de la prueba de la diligencia debida y de la culpa náutica	1028
V.- El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías en la actualidad. Estudio del contenido obligacional de la modificada LTM y de las RLHV. Las obligaciones del porteador conectadas con la navegabilidad del buque	1030
A.- La LTM de 1949, el Protocolo de Visby de 1968 y el Protocolo de 1979. El problema de la doble incorporación a nuestro Derecho interno de las normas especiales sobre el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías	1030
B.- En torno al contrato internacional de transporte marítimo de mercancías	1034
C.- El cuidado o la diligencia inicialmente debida por el porteador en la LTM y en las RLHV. El momento o periodo de su exigencia. El régimen de las excepciones de la responsabilidad	1041
1.- La obligación de cuidado diligente de la navegabilidad inicial del buque	1041
2.- El grado de la diligencia inicial y el periodo de su exigencia en la LTM y en las RLHV. El mantenimiento de la navegabilidad y la excepción de culpa náutica	1043
3.- La responsabilidad del porteador y del buque en la LTM y en las RLHV. La legitimación para acudir al régimen de las excepciones	1047
D.- El régimen de la responsabilidad del porteador en la LTM y en las RLHV. Las obligaciones de transporte, cuidado y estiba de las mercancías. El mantenimiento de la navegabilidad del buque	1049
E.- La concurrencia de causas en las RLHV. El caso fortuito y las faltas náutica, la diligencia en el transporte y la diligencia de navegabilidad inicial. La responsabilidad del porteador en el Código <i>ISM</i>	1055
VI.- La relación obligatoria de navegabilidad en las Reglas de Hamburgo de 1978	1063

VII.- La relación obligatoria de navegabilidad en las nuevas Reglas de Rotterdam. La obligación permanente de poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad	1071
A.- Introducción y contenido general de las Reglas de Rotterdam	1071
B.- El ámbito de aplicación del Convenio	1075
C.- Los sujetos responsables	1080
D.- La obligación de transporte del porteador y la determinación del periodo de responsabilidad por las mercancías. Las prestaciones obligacionales específicas de carácter dispositivo de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías	1084
E.- Las obligaciones específicas aplicables al viaje por mar: la obligación permanente de debida diligencia respecto al estado de navegabilidad del buque en las Reglas de Rotterdam	1089
F.- El régimen de responsabilidad del porteador, las exenciones de la responsabilidad del porteador y el incumplimiento o la falta de cumplimiento de la obligación de navegabilidad. La distribución de la carga de la prueba	1098

CAPÍTULO XVI

LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE EN EL SEGURO MARÍTIMO Y EN LAS AVERÍAS

I.- El seguro marítimo y la navegabilidad del buque. La importancia económica, el concepto, los caracteres, el régimen legal, los tipos y la interpretación del contrato de seguro marítimo	1105
A.- La importancia de la navegabilidad del buque en el contrato de seguro marítimo. El concepto y los caracteres del contrato	1105
1.- La obligación de navegabilidad en el seguro marítimo	1105
2.- El concepto y los caracteres del seguro marítimo	1106
B.- El régimen legal, las modalidades y la interpretación del contrato de seguro marítimo	1109
1.- El régimen jurídico del contrato. La prelación de las fuentes legales	1109
2.- Las modalidades de contratos de seguro marítimo. Su interpretación	1114
II.- Los elementos formales y reales del contrato de seguro marítimo más estrechamente vinculados con la obligación de navegabilidad	1115
A.- La póliza de seguro	1115
B.- El interés asegurado	1116
III.- El riesgo en el contrato de seguro marítimo	1119
A.- El principio de la realidad del riesgo	1119
B.- Los riesgos excluidos de cobertura y la innavegabilidad del buque	1120

ÍNDICE

1.- Introducción	1120
2.- La culpa y el dolo personal del asegurado	1120
3.- El vicio propio y el vicio oculto	1121
4.- La baratearía del capitán o del patrón y la innavegabilidad reglamentaria del buque	1124
C.- Los riesgos cubiertos por el seguro marítimo	1125
IV.- El contenido obligacional del contrato de seguro marítimo de cascos y de mercancías respecto de la navegabilidad del buque	1128
A.- Las obligaciones y los deberes del tomador y del asegurado	1128
1.- Antes y al momento de la conclusión del contrato	1128
2.- Durante el curso del contrato	1129
3.- A la realización del siniestro	1130
B.- Las obligaciones del asegurador	1131
V.- El contrato de seguro marítimo en el decaído Proyecto de Ley General de Navegación Marítima	1134
VI.- El riesgo y la innavegabilidad del buque en la <i>Marine Insurance Act</i> de 1906 y en las pólizas del <i>Institute of London Underwriters</i> para cascos	1139
A.- La innavegabilidad y el vicio propio en la <i>Marine Insurance Act</i> de 1906	1139
1.- La garantía implícita de navegabilidad y la doctrina de las etapas en las pólizas contratadas por viaje y por tiempo	1139
2.- El vicio propio y el vicio oculto del buque	1144
B.- La navegabilidad del buque, el riesgo de vicio oculto y otros que son objeto de cobertura en las pólizas del <i>ILU</i> para cascos de 1983 y en sus enmienda de 1995 y 2003	1147
1.- Las cláusulas <i>ITC Hulls 83</i> y la navegabilidad del buque	1147
2.- Las enmiendas introducidas por las cláusulas <i>ITC Hulls 95</i> y por las <i>IHC 2003</i> y la navegabilidad del buque	1155
VII.- El riesgo en el seguro marítimo de mercancías y la innavegabilidad del buque. La garantía implícita en la <i>MIA</i> de 1906 y en las pólizas del <i>ILU</i> para mercancías de 1982	1159
VIII.- La avería simple y la avería gruesa. Su relación con la falta de navegabilidad del buque	1165
A.- En torno al régimen jurídico de las averías marítimas y la navegabilidad del buque. Las averías simples	1165
B.- La noción, los antecedentes, la justificación y el fundamento de la avería gruesa o común	1167

LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

C.- La regulación legal de la avería gruesa en el Código de comercio. La autonomía de la voluntad y las Reglas de York y Amberes	1170
1.- El concepto legal y del Derecho de formularios del acto de avería gruesa	1170
2.- La contribución a la avería gruesa y la obligación de navegabilidad del buque	1173
3.- Las principales modificaciones propuestas en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima sobre avería gruesa	1175
SENTENCIAS	1177
FORMULARIOS	1217
BIBLIOGRAFÍA	1221

ABREVIATURAS

AA.VV.	Autores varios
<i>ABS</i>	<i>American Bureau of Shipping</i>
AC	<i>Appeal Cases. Law Reports</i>
<i>A. Civ.</i>	Actualidad Civil
<i>ADC</i>	Anuario de Derecho Civil
<i>ADHGB</i>	<i>Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch</i> . Código general de Comercio alemán de 1861
<i>ADM</i>	Anuario de Derecho Marítimo de la Asociación Española de Derecho Marítimo
Adm. Div.	<i>Admiralty Division</i>
<i>ADR</i>	<i>Alternative Dispute Resolution</i> . Métodos alternativos de solución de conflictos, normalmente, en esta disciplina, la sumisión de la cuestión litigiosa a arbitraje
<i>ADS</i>	Condiciones generales alemanas para los seguros marítimos
AE	Astilleros Españoles
AELC	Asociación Europea de Libre Comercio
<i>aff'd</i>	<i>affirmed</i> / confirmada
<i>AIS</i>	<i>Automatic Identification Systems</i>
Ala.	Alabama
ALR	<i>Adelaide Law Review (Australia)</i>
AMC / A.M.C.	<i>American Maritime Law Cases</i>
<i>AMSA</i>	<i>Australian Maritime Safety Authority</i>
ANAVE	Asociación de Navieros Españoles
ANC	<i>New South Wales Conveyancing Law and Practice (Australia, New South Wales)</i>
AP	Audiencia Provincial
apart. / apartos.	apartado / apartados
App. Cas.	<i>Appeal Cases. Law Reports</i>
Art. / arts.	Artículo / artículos
Arz.	Repertorio Aranzadi de Jurisprudencia
Asp.M.C. / Asp.M.L.C.	<i>Aspinall's Maritime Cases (England & Wales)</i>
AT	Audiencia Territorial
<i>AWES</i>	Asociación de Constructores y Reparadores Navales Europeos (<i>Association of European Shipbuilders and Shiprepairers</i>)
B. & Ad.	<i>Barbewall & Adolphus' King's Bench Reports (1830 a 1834)</i>
B. & S.	<i>Best & Smith's Queen's Bench Reports (England & Wales)</i>

<i>BGB</i>	Código civil alemán (<i>Bürgerliches Gesetzbuch</i>), según reforma del texto promulgada el 2 de enero de 2002
<i>BIMCO</i>	<i>Baltic and International Maritime Council</i> . Asociación internacional de armadores
<i>BOCG</i>	Boletín Oficial de las Cortes Generales
<i>BOE</i>	Boletín Oficial del Estado
<i>BV</i>	<i>Bureau Veritas</i>
<i>C & F</i>	<i>Cost & Freight</i> . Coste y flete. El vendedor tiene el compromiso de proveer también el transporte de la mercancía vendida, según los <i>INCOTERMS</i>
<i>CAAM</i>	<i>Centre Administratif des Affaires Maritimes</i> . Centro Administrativo de Asuntos Marítimos
Cal.	California
Camp.	<i>Campbell's Nisi Prius Cases (England & Wales)</i>
Capít. / capítos.	Capítulo / capítulos
Cass.	Casación francesa
C.B.	<i>Cumulative Bulletin of the Internal Revenue Bureau (United States)</i> o <i>Common Bench Reports (England & Wales)</i>
C.B. (N.S.)	<i>Common Bench Reports, New Series (England & Wales)</i>
C. c.	Código civil español, de 24 de julio de 1889
C. de c.	Código de comercio, en general, en referencia al texto español, de 22 de agosto de 1885
CE	Comunidad Europea. También, Constitución española
CEE	Comunidad Económica Europea
<i>cert. denied</i>	Certificación denegada por la Corte Suprema estadounidense en un procedimiento por el que se solicita la revisión de la resolución del tribunal inferior. También puede hacer referencia al reexamen de un asunto o prueba
<i>CESA</i>	<i>Community of European Shipyards' Associations</i> . Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos que desde el 28 de mayo de 2004 opera como organización conjunta de la asociación <i>AWES</i> y del Comité de Asociaciones de Constructores Navales de la Unión Europea, <i>CESA (Committee of EU Shipbuilders Associations)</i>
<i>CIF</i>	<i>Cost, Insurance & Freight</i> . Coste, seguro y flete (entrega indirecta con pago del transporte principal), conforme a los <i>INCOTERMS</i>
CIM	Convención de Viena sobre Compraventa Internacional de Mercancías. Convención de las Naciones Unidas aprobada en la Conferencia Diplomática del 11 de abril

ABREVIATURAS

	de 1980
<i>CIM</i>	Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril, incluidas como apéndice en el Convenio <i>CIM-COTIF</i> .
<i>CIM-COTIF</i>	<i>Convention Concerning International Carriage by Rail</i> . Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, hecho en Berna el 9 de mayo de 1980
Cir. / Circ.	<i>Circuit Courts of Appeals, federa (United States)</i>
<i>cit.</i>	citado/a
Civ.	Civil
<i>CLC</i>	<i>Civil Liability Convention</i> . Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación marina por hidrocarburos, de 1969, en vigor desde el año 1975, modificado por los Protocolos de 1976 y 1992.
<i>CMI / CMI</i>	Comité Marítimo Internacional / <i>Comité Maritime International</i>
<i>CMNI</i>	<i>Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway</i> . Convención de Budapest relativa al Transporte de Mercancías por Vías de Navegación Interior, de 3 de octubre de 2000
<i>CMR</i>	<i>Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road</i> . Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, hecho en Ginebra, el 19 de mayo de 1956
<i>CNUDMAR</i>	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmado en Montego Bay (Jamaica), el 19 de octubre de 1982. <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
<i>CNUDMI</i>	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho mercantil Internacional. <i>United Nations Commission on International Trade Law</i>
<i>COA</i>	<i>Contract of Affreightment</i> o contrato de volumen
<i>COGSA</i>	<i>Carriage of Goods by Sea Act</i> . Ley sobre el transporte de mercancías por mar, del Reino Unido, Estados Unidos de América, Canadá o Australia, entre otras
<i>Col. Leg.</i>	Colección legislativa de España. Jurisprudencia civil.
<i>COLREG</i>	Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972. <i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i>
<i>Co. Ltd.</i>	<i>Company Limited</i>
Com. Cas.	<i>Commercial Cases</i>
coord. / coords.	coordinado, coordinador / coordinadores
<i>COSS</i>	<i>Committee on Safe Seas</i> . Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques de

	la Unión Europea
C. P.	Código penal conforme a la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre
CP / C.P.	<i>Law Reports, Common Pleas (England & Wales)</i>
CPD / C.P.D.	<i>Common Pleas Division (England & Wales)</i>
CSC	<i>Cross Space Charter</i> . Modalidad de contrato de espacios o <i>slots</i> en buques portacontenedores que se caracteriza por no implicar la cesión recíproca de capacidad de bodega
CSS Code	<i>Safe Practice for Cargo Stowage & Securing, CSS Code</i> . Código de buenas prácticas para el aseguramiento y la estiba de la carga de 2003, adoptado por la Asamblea de la IMO en la 17 sesión de noviembre de 1991
D.	Decreto
DEG	Derechos Especiales de Giro
DGMM	Dirección General de la Marina Mercante
DGRN	Dirección General de los Registros y del Notariado
dir.	director / dirección
<i>Dir. mar.</i>	<i>Il Diritto marittimo</i>
DMF	<i>Le Droit maritime français</i>
DNV	<i>Det Norske Veritas</i>
doc. / docs.	documento / documentos
DOCE / DOUE	Diario Oficial de la Comunidad Europea / Diario Oficial de la Unión Europea
DWAT	<i>Dead weight capacity</i> o <i>dead weight all told</i> . Peso muerto o peso total que puede transportar un buque incluyéndose en él el peso de los pertrechos, combustible y equipajes
DWCC	<i>Dead weight cargo capacity</i> . Capacidad de porte de mercancías, en la que el peso de los pertrechos, del combustible y otros elementos no son contemplados
East	<i>East's Term Reports, King's Bench (England & Wales)</i>
ECDIS	<i>Electronic Chart Display and Information System</i>
ed.	edición
E. de M.	Exposición de Motivos
EE.UU.	Estados Unidos de América
EFTA	<i>European Free Trade Association</i> . Asociación Europea de Libre Comercio
EM	Ley francesa de <i>Evenements de Mer</i> de 1967
EMSA	<i>European Maritime Safety Agency</i> . Agencia de Seguridad Marítima Europea
ENC	<i>Electronic Navigational Charts</i> . Cartas náuticas electrónicas

ABREVIATURAS

epígr. / epígrs.	epígrafe / epígrafes
ET	Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores y sus posteriores modificaciones
ETA	<i>Estimated Time of Arrival</i> , hora estimada de llegada. También, <i>European Tugowners Association</i> , Asociación europea de armadores de buques remolcadores
ETL	<i>Estates Times Law Reports (England & Wales)</i>
ETL	<i>European Transport Law</i> . Ley Europea de transporte
et seq.	<i>et sequentes</i> o <i>et sequentia</i> , y los siguientes
EurACS	<i>European Association of Classification Societies</i> . Asociación Europea de sociedades de clasificación
EWHC	<i>England & Wales High Court (Administrative Court)</i> , <i>Neutral Citation, (England & Wales)</i>
ex	Desde, a partir de, de entre
Ex.	<i>Exchequer Reports (England & Wales)</i>
Ex.C.R.	<i>Canadian Exchequer Court Reports (Canada)</i>
F / F. Rep. / FRep. / Fed. Rep.	<i>Federal Reporter (United States)</i>
F 2d / F 2nd	<i>Federal Reporter, Second Series (United States)</i>
FAO	<i>Food and Agriculture Organization</i>
FAS	<i>Free Along Side</i> . Libre al costado (entrega indirecta sin pago del transporte principal), conforme a los <i>INCOTERMS</i>
FILO	<i>Fre in Liner Out</i> . Variante de la cláusula <i>FIOS</i> sin incluir gastos de carga, pero sí de descarga, según los <i>INCOTERMS</i>
FIO	<i>Free In Out</i> . Libre dentro y fuera. El flete no incluye los gastos de las operaciones de carga y descarga, aunque sí los de estiba y desestiba (<i>INCOTERMS</i>)
FIOS	<i>Free In Out and Stowed</i> . El total de las operaciones portuarias es por cuenta del contratante del transporte de la mercancía y, por tanto, conforme a los <i>INCOTERMS</i> , no incluye los gastos de las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba
FIOST	<i>Free In Out Stowed and Trimmed</i> . Libre dentro, libre de estiba, trimado y puesto fuera del buque. Conforme a los <i>INCOTERMS</i> el flete no incluye los gastos de carga, descarga, estiba y trimado
Fla.	Florida
FOB	<i>Free on Board</i> . Libre a bordo (entrega indirecta sin pago del transporte principal), conforme a los <i>INCOTERMS</i>
FONASBA	<i>Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents</i> . Federación de asociaciones nacionales de comisionistas y agentes de buques

<i>FUND</i>	<i>International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.</i> Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional para la indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos, hecho en 1971, en vigor desde 1978, y modificado por los Protocolos de 1976 y 1992
F.R.D.	<i>Federal Rules Decisions (United States)</i>
F. Supp / Fed. Supp.	<i>Federal Supplement (United States)</i>
GT	<i>Gross Tons.</i> Arqueo del buque calculado de acuerdo al Convenio <i>TM</i> o el Reglamento CEE 2930/86 del Consejo, de 22 de septiembre, por el que se definen las características de los buques de pesca
H. L.	<i>Clark & Finnelly's House of Lords Reports New Series (United Kingdom)</i>
<i>HA</i>	<i>Harter Act</i> norteamericana de 1893. Ley de transporte marítimo de los EE.UU., aprobada por el Congreso el 13 de febrero de 1893
H & C	<i>Hurlstone and Coltman's Exchequer Reports 1862-1866 (Australia)</i>
HCA / H.C. Aus	<i>High Court of Australia, Neutral Citation (Australia)</i>
<i>HGB</i>	<i>Handelsgesetzbuch.</i> Código de Comercio alemán de 1897
How.	<i>Howard's Supreme Court Reports (United States)</i>
<i>IACS</i>	<i>International Association of Classification Societies.</i> Asociación Internacional de sociedades de clasificación
<i>IBC</i>	<i>International Bulk Chemical Code.</i> Código Internacional sobre la construcción y equipos de buques destinados al transporte a granel de mercancías y productos químicos peligrosos
<i>ibid.</i>	<i>ibidem</i> , en el mismo lugar
<i>ICC</i>	<i>Institute Cargo Clauses.</i> Cláusulas inglesas para el aseguramiento de facultades del <i>ILU</i> (1982)
<i>IGC</i>	<i>International Gas Carrier Code.</i> Código Internacional sobre la construcción y equipos de buques para el transporte en gaseros
<i>IHC</i>	<i>International Hull Clauses.</i> Cláusulas inglesas para el aseguramiento de casco y máquinas de la <i>IUA</i> (2003)
<i>ILA</i>	<i>International Law Association.</i> Asociación Internacional de Derecho
Ill.	Illinois
<i>ILU</i>	<i>Institute of London Underwriters.</i> Instituto de Aseguradores de Londres
<i>IMDG</i>	<i>International Maritime Dangerous Goods.</i> Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas

ABREVIATURAS

<i>INCOTERMS</i>	<i>International Commercial Terms</i> . Términos internacionales de comercio que se recogen en normas acerca de las condiciones de entrega de las mercancías, revisados en 2010 y en vigor desde el 1 de enero de 2011
<i>in fine</i>	al final
<i>infra</i>	inferior, abajo
<i>INTERTANKO</i>	Asociación independiente de armadores de buques tanque y operadores de buques para el transporte de derivados del petróleo y productos químicos
<i>ISC</i>	<i>Imperial Shipping Committee</i> . Comité Naval Imperial
<i>ISMI/IGS</i>	<i>International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention</i> . Código internacional de Seguridad para la Gestión operacional de la seguridad de los buques y para la prevención de la contaminación de 1993. Capítulo IX del Convenio <i>SOLAS</i>
<i>ISPS/PBIP</i>	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i> . Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado el 12 de diciembre de 2002. Capítulo XI del Convenio <i>SOLAS</i>
<i>ITC</i>	<i>Institute Time Clauses, Hulls</i> . Cláusulas inglesas para el aseguramiento de casco y máquinas del <i>ILU</i> (1983 y 1995)
<i>IUA</i>	<i>International Underwriters Association</i> . Asociación Internacional de aseguradores
<i>IWL</i>	<i>Institute Warranty Limits</i> . Principios de la práctica aseguradora redactadas por el <i>ILU</i> sobre las áreas de riesgo extraordinario
<i>JILP</i>	<i>The Journal of Instruction-Level Parallelism</i>
<i>JMLC</i>	<i>The Journal of Maritime Law and Commerce</i>
K.B.	<i>Law Reports, King's Bench (England & Wales)</i>
La.	Luisiana
LAS	Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos
LAU	Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos
LCGC	Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación, modificada, entre otras, por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social
LCM	Libro del Consulado del Mar o <i>Llibre del Consolat de Mar</i> (1260 a 1270)
LCS	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro
LCTTM	Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de

	transporte terrestre de mercancías
LEC	Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil
L Ed	<i>United States Supreme Court Reports, Lawyers' Edition</i>
LGDCU	R.D. Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias, así como sus modificaciones posteriores
LGR	<i>Local Government Reports o Knight's Local Government Reports (United Kingdom)</i>
LHN	Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893
Lib.	Libro
LIFO	<i>Liner In Free Out Fleet</i> . Variante de la cláusula <i>FIOS</i> incluyendo gastos de carga (por cuenta del armador o transportista), pero no de descarga (por cuenta de la mercadería)
L.J.	<i>Law Journal Newspaper (England & Wales)</i>
L.J.C.P. / L.J.C.	<i>Law Journal Reports, Common Pleas New Series (England & Wales)</i>
LJQBD	<i>Law Journal Reports, New Series, Queen's Bench Division (England)</i>
L.K.B. / L.R.K.B.	<i>Law Reports, King's Bench (England & Wales)</i>
LL	<i>International Convention on Load Lines</i> . Convenio Internacional de Líneas de Carga o Francobordo, de 5 de abril de 1966 y su Protocolo de modificación de 11 de noviembre de 1988
LI. L Rep.	<i>Lloyd's List Law Reports (1919 a1950)</i>
LLMC	<i>Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims</i> . Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos, echo en Londres el 19 noviembre de 1976
Lloyd's	<i>Lloyd's Register of Shipping</i>
Lloyd's Rep. / LLR	<i>Lloyd's List Law Reports (1951 a1967)</i> y <i>Lloyd's Law Reports (1968)</i>
LMAA	<i>London Maritime Arbitrators Association</i> . Asociación de árbitros marítimos de Londres
LNG / GNL	<i>Liquefied Natural Gas</i> / Gas natural licuado
LO	Ley Orgánica
LOE	Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación
LOF90	<i>International Convention on Salvage</i> . Convenio Internacional sobre salvamento marítimo gestado en el seno de la OMI, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 y en vigor internacionalmente desde el 14 de julio de

ABREVIATURAS

	1996. Su contenido ha dado lugar al modelo de contrato tipo de salvamento <i>Lloyd's Open Form, LOF95</i>
LOPJ	Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial
LOSSP	R.D. Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados
LPDMM	Ley de 22 de diciembre de 1955, por la que se aprobó el texto articulado de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante
LPEMM	R.D. 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
LPEMM 92/97	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, parcialmente modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre
LPG / GPL	<i>Liquified Petroleum Gas</i> / Gas de petróleo licuado
LPME	Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca marítima del Estado
LREPSP	Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de esta última
L.R.	<i>Law Reports, 1st series (England & Wales)</i>
L.R. (N.S.W.)	<i>New South Wales Law Reports (Australia, New South Wales)</i>
LSD	<i>Lashing/Securing/Dunage</i> . Trincaje, fijación y materiales. Abreviatura emplea para determinar a quien corresponde la responsabilidad y el coste de estas operaciones o tareas relativas a la carga
L.T. / LT	<i>Law Times Reports (England & Wales)</i> , 1859 a 1947
LT	<i>Liner Terms</i> . Término contractual conforme al cual el flete comprende los costes de la carga, estiba, desestiba y descarga
LTM	Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque
M & M	<i>Moody and Malkin's Nisi Prius Reports (1826 a 1830)</i> o <i>Montagu & MacArthur's Bankruptcy Reports (England & Wales)</i>
M. & W.	<i>Meeson & Welsby's Exchequer Reports (England & Wales)</i>
marg.	marginal
MARPOL	<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i> . Convenio Internacional para la Prevención de la Polución del Medio Marino por vertido desde los

	Buques, de 1973 y su Protocolo de modificación de 1978
MAS	<i>Maritime Assistance Services</i> . Servicios de Asistencia Marítimo
MCA	<i>Maritime Coastguard Agency</i> . Agencia de Guardacostas del Reino Unido
Md.	Maryland
Me.	Maine
MIA	<i>Marine Insurance Act</i> , de 21 de diciembre de 1906
Mich.	Michigan
MoA	<i>Memorandum of Agreement</i> . Acuerdo privado de compraventa
MoU	<i>Port State Control Memorandum of Understanding</i> . Memorándum de Entendimiento sobre el Control de buques por el Estado Rector del Puerto
MSC	<i>IMO Maritime Safety Committee</i> . Comité de Seguridad Marítima de la OMI
MTSA	<i>US Maritime Transportation Security Act 2002</i>
N.H.	New Hampshire
N.J.	New Jersey
NVOCC	<i>Non Vessel Operator Common Carrier</i> . Porteador contractual que no dispone de buque como naviero
NSF	<i>Norwegian Standard Form Newbuilding Contract</i>
núm. / núms.	número / números
OBO	<i>Ore-Bulk-Oil carriers</i> . Buques de carga a granel de minerales, granos o petróleo, indistintamente (<i>dry and wet</i>)
OCB	Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OFM	Ordenanza Francesa de la Marina de 1681
OIT	Organización Internacional del Trabajo
O.L.R.	<i>Ontario Law Reports (Canada)</i>
O.M.	Orden Ministerial
OMI / IMO	Organización Marítima Internacional o <i>International Maritime Organisation</i>
ONGs	Organizaciones no gubernamentales
ONU	Organización de las Naciones Unidas
op. cit.	<i>opere citato</i> , en la obra citada
Or.	Oregón
ORB	Ordenanzas de la Ribera de Barcelona de 1258
P.	<i>Law Reports, Probate (England & Wales)</i>

ABREVIATURAS

<i>P & I Club</i>	<i>Protection and Indemnity Club or Insurance.</i> Mutua de seguro o club de protección e indemnización
Pa.	Pennsylvania
pág. / págs.	página / páginas
<i>PAL</i>	<i>Passengers and Luggage.</i> Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 y su Protocolo de 19 de noviembre de 1976
parágr. / parágrs.	parágrafo / párrafos
P.C.	<i>Law Reports, Privy Council Appeal Cases (United Kingdom)</i> o <i>British & Colonial Prize Cases (International)</i>
p. e.	por ejemplo
PD / P.D.	<i>Law Reports, Probate, Divorce & Admiralty Division (England & Wales)</i>
<i>PECL / PDEC</i>	<i>Principles of European Contract Law.</i> Principios de Derecho Europeo de los Contratos, preparados por la Comisión de Derecho Europeo de los Contratos
<i>PETL</i>	<i>Principles of European Tort Law.</i> Principios de Derecho Europeo de la Responsabilidad Civil o de Daños, presentados en Viena en mayo de 2005
PLGNM	Proyecto de Ley General de Navegación Marítima n.º 121/000014, de 19 de diciembre de 2008
PRISMA	Programa de Información de Seguridad Marítima
Prob.	<i>Law Reports, Probate (England & Wales)</i>
<i>PSC</i>	<i>Port State Control.</i> Control por el Estado rector del puerto
Q B / Q. B. D.	<i>Queen's Bench o Queen's Bench Division (England & Wales)</i>
<i>QSCS</i>	<i>Quality System Certification Scheme.</i> Modelo de Implantación de la Certificación del Sistema de Calidad ISO 9001
RAE / RALE	Real Academia de la Lengua Española
<i>RCDI</i>	Revista Crítica de Derecho Inmobiliario
R.D.	Real Decreto
RDAMRM	R.D. 1027/1989, de 28 de julio, sobre Abanderamiento, Matrícula y Registro Marítimo
<i>RDM</i>	Revista de Derecho mercantil
<i>RDN</i>	Revista de Derecho notarial
<i>RDP</i>	Revista de Derecho privado
<i>RDT</i>	Revista de Derecho del Transporte
RDT	Registrador de datos de la travesía
REBECA	Registro Especial de Buques y Empresas navieras de Canarias

LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

RECOICB	R.D. 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima
RECOIRB	R.D. 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima
<i>REDM</i>	Revista Española de Derecho Marítimo
<i>Rev. Der. Priv.</i>	Revista de Derecho Privado
<i>RGLJ</i>	Revista General de Legislación y Jurisprudencia
RH	Reglas de Hamburgo de 1978. Convenio de las Naciones Unidas aprobado en la Conferencia Diplomática celebrada en Hamburgo el 31 de marzo de 1978
RIBEPE	R.D. 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las Inspecciones de Buques Extranjeros en Puertos Españoles
RICBC	R.D. 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles
<i>RINA</i>	<i>Registro Italiano Navale</i>
<i>Riv. Dir. Nav.</i>	<i>Rivista del Diritto della Navigazione</i>
<i>RJC</i>	Revista Jurídica de Cataluña
RLH	Reglas de La Haya. Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924, sobre Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque
RLH 1921	Reglas de La Haya de 1921 redactadas en la Conferencia Diplomática de La Haya, en el Congreso celebrado entre el 29 de agosto y el 3 de septiembre de 1921
RLHV	Reglas de La Haya-Visby o Reglas de Visby. Protocolo de 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio de Bruselas de 1924 (se mantiene la misma denominación tras la aprobación del Protocolo de 21 de diciembre de 1979)
RR	Reglas de Rotterdam de 2009, Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (<i>United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea</i>), dictado en el seno de <i>UNCITRAL</i> , aprobado en la Asamblea General de 11 de diciembre de 2008 y puesto a la firma desde el 23 de septiembre 2009
RRBEM 59	D. 1362/1959, de 23 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes

ABREVIATURAS

RRBEM 71	D. 3384/1971, de 28 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes
RRM / RRM 1956	Reglamento del Registro Mercantil, aprobado por Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio o su antecesor, de 14 de diciembre de 1956
RTR	<i>Road Traffic Reports (United Kingdom)</i>
RYA	Reglas de York y Amberes, con origen en 1974 y revisadas en 2004. Aprobadas por la XXX Asamblea del Comité Marítimo Internacional de Hamburgo el 5 de abril de 1974
S. Ct.	<i>Supreme Court Reporter (United States)</i>
SAJ	<i>Shipowners Association of Japan</i> . Asociación de Astilleros de Japón
S.A.M. / SAM	<i>Society of Maritime Arbitrators</i> . Repertorio de la Sociedad de árbitros marítimos, con base en New York
SAR	<i>Search and Rescue</i> . Búsqueda y Salvamento
SARC	Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación
S.C.	<i>Session Cases (Scotland)</i>
S.C.R.	<i>Supreme Court Reports (Supreme Court of Canada)</i>
SCTW	<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> . Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978
S.D. N.Y.	<i>South District New York</i>
Secc. / seccs.	Sección / secciones
<i>sent. cit. / sents. cites.</i>	sentencia citada / sentencias citadas
Sess. Cas.	<i>Sessions Cases touching Settlements (England and Wales)</i>
SFV	<i>International Convention for the Safety of Fishing Vessels</i> . Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, de 1977 y su Protocolo de 1993 (texto refundido).
SGCA	<i>Singapore Court of Appeal (Singapore)</i>
SGHC	<i>Singapore High Court, unreported judgments, (Singapore)</i>
sig. / sigs.	siguiente / siguientes
SIReNaC	<i>Système d'Information Relatif Aux Navire Contrôllés</i> . Sistema de Información relativo al Control de buques
SMS	<i>Safety Management System</i> . Sistema de Gestión de la Seguridad
SOGA	<i>Sale of Goods Act</i> . Ley de compraventa de bienes de 1979, modificada, entre otras, por la Ley de Compra-

	venta y suministro de bienes y servicios de 1994, la <i>Sale and Supply of Goods and Services Act</i>
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Live at Sea</i> . Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y su Protocolo de 1988
S.R. (N.S.W.)	<i>New South Wales State Reports (Australia, New South Wales)</i>
STCW-F	<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel</i> . Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, de 1995
<i>supra</i>	superior, encima
t.	tomo
Tex.	Texas
TICs	Tecnologías de la información y de las comunicaciones
Tít.	Título
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
T.L.R.	<i>The Times Law Reports (England & Wales)</i>
TM	<i>International Convention on Tonnage Measurement of Ships</i> . Convenio Internacional de Londres, sobre Arqueo de buques, de 23 de junio de 1969
Tm	Toneladas métricas
TMMRC	Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento
TOCA	<i>Transfer of Class Agreement</i> . Acuerdos de Transferencia de Clase
TOMAC	<i>Tokyo Maritime Arbitration Commission of Japan Shipping Exchange</i> . Comisión de Arbitraje Marítimo de Tokio
TRB	Toneladas de registro o de arqueo bruto (unidad de volumen)
TS	Tribunal Supremo
TSJ	Tribunal Superior de Justicia
UE	Unión Europea
UK	United Kingdom
<i>ult. op. cit.</i>	<i>ultima opere citata</i> , en la obra citada en último lugar
UNCITRAL	<i>United Nations Commission on International Trade Law</i> . Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho mercantil Internacional
UNIDROIT	Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
UNCLOS	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> . Con-

ABREVIATURAS

	ención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmado en Montego Bay, Jamaica, el 19 de octubre de 1982
<i>UNCTAD</i>	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i> . Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo
URSS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
U.S.	<i>United States Supreme Court Reports</i>
U.S.C.	<i>United States Code</i>
<i>USCG</i>	<i>United States Coast Guard</i> . Cuerpo de Guarda Costas de los Estados Unidos
<i>USMLA</i>	<i>United States Maritime Law Association</i> . Asociación de Derecho marítimo de los EE.UU.
<i>v.</i>	<i>versus</i>
<i>v. gr.</i>	<i>verbi gratia, verbigracia</i> , como tal, por ejemplo
<i>vid.</i>	véase
<i>VLCC</i>	<i>Very Large Crude Carrier</i> . Buque super petrolero
vol.	volumen
Wall.	<i>Wallace's United States Supreme Court Reports (United States)</i> , 1863-1874
Wash.	Washington
<i>WCGA</i>	<i>Water Carriage of Goods Act</i> . Ley canadiense de transporte de mercancías por agua de 1910
WLR	<i>Weekly Law Reports (England & Wales)</i>
W.N.	<i>Weekly Notes of Cases (England & Wales)</i>

LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

AGRADECIMIENTOS

Créanme si les digo que ha sido imposible escoger un único prologuista para esta obra. Tantos fueron los colaboradores en ella durante el periodo de investigación del doctorado que cualquier opción se revelaría absolutamente injusta para el resto de los profesores. Así que tomamos la decisión de agradecer a todos y cada uno de ellos su valiosa aportación.

Realizar una investigación doctoral cuando ya se tienen unos años cumplidos, aunque te da la ventaja de contar con cierta experiencia profesional en el ámbito jurídico y en el náutico -lo cual, espero y creo, ha servido para enriquecer la obra-, va acompañado de enormes dificultades e inconvenientes. El trabajo del día a día en nuestros despachos que nos permite a los profesionales ganarnos el sueldo y pagar las hipotecas se resiente ante las largas ausencias, por las miles de horas de dedicación prestadas a la obra.

Pero todo merece la pena si finalmente eres consciente de que la obra está bien hecha y te complace saber que en el contenido se exponen muchas ideas y reflexiones bien estructuradas sobre un tema tan delicado como lo es el de la navegabilidad del buque. Nos gustaría pensar que alguna de las muchas conclusiones a las que hemos llegado podrá ser útil en la construcción de esta disciplina del Derecho. Al menos pensamos que hemos contribuido con nuestro granito de arena.

El uso del plural en la exposición de mis agradecimientos (*pluralis modestiae* y *pluralis auctoris*), obedece a que han sido bastantes las personas que han hecho posible su nacimiento, desarrollo y realización. Para poder sentarte a investigar y a escribir, necesitas contar con el apoyo incondicional y el cariño de bastantes personas (más de las que nos imaginamos) por lo que no podía dejar de agradecerles a todas ellas lo mucho que me han permitido disfrutar al dejar que nuevamente me sumerja en este mundo de silencio y recogimiento universitario.

Quiero dar las gracias, en primer lugar, a mis padres. No es preciso decir nada más. Me animaron a retomar el tema del doctorado, pusieron todos sus recursos a mi disposición y me empujaron cuando me pudo faltar el combustible. Esto, que me obligó a un mayor esfuerzo, me ha permitido reconocer donde se encuentran mis propios límites y a saber con certeza cuáles son mis facultades.

En segundo lugar, gracias a mis directores de tesis, el Profesor Doctor D. Pedro Jesús Baena Baena y el Letrado y Profesor Doctor D. Manuel Francisco Clavero Ternero. Los cito por el orden alfabético de sus apellidos, pues a ambos los considero, por sus muchas y valiosas aportaciones, igualmente autores de esta obra. Gracias por sus consejos y enseñanzas con las que he podido aprender la labor paciente del investigador y prácticamente cerrar el círculo de mi formación académica. Muchas horas de sus vacaciones y vidas privadas -y de las profesionales no relacionadas con la Universidad-

han sido dedicadas a la lectura y corrección profunda de los borradores que les fui entregando. Por ello, les doy también las gracias a sus abnegadas familias.

También quiero dárselas a los miembros del Tribunal que evaluó mi tesina para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados (de *“La navegabilidad del buque y la seguridad marítima”*). Con aquél *sobresaliente por unanimidad* me dieron alas para seguir trabajando hasta el final. Gracias, por su confianza, Profesor Doctor D. Alberto Díaz Moreno, Profesora Doctora Dña. Nieves López Santana y Profesora Doctora Dña. Matilde Pacheco Cañete.

Me gustaría corresponder al cariño con el que he sido tratado desde el Departamento de Derecho mercantil de la Universidad de Sevilla (por los profesores y por el personal de administración) y por los responsables de la biblioteca de la Facultad de Derecho, haciendo todos ellos que me sintiera como en casa.

Por último, deseo dar las gracias a los miembros del Tribunal de Tesis Doctoral: el Prof. Dr. D. Guillermo Jiménez Sánchez (Universidad de Sevilla, Presidente); el Prof. Dr. D. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco); el Prof. Dr. D. José Luis Gabaldón García (Universidad Carlos III de Madrid); el Prof. Dr. D. Miguel Ángel Pendón Meléndez (Universidad de Cádiz); y el Prof. Dr. D. Juan Carlos Sáenz García de Albizu (Universidad Pública de Navarra). Espero que, como a mí, les haya apasionando este difícil y espinoso tema de la obligación de navegabilidad del buque en el Derecho marítimo.

Por último, quiero agradecer la confianza que la Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco ha depositado en mí tan sólo mediando la recomendación del Prof. Dr. Emparanza Sobejano. Siempre me tendrán a su disposición y listo para volver a mi segunda casa, la tierra de mi madre.

Gracias a todos, de verdad.



Maximiliano Navas Garatea

Abogado. Doctor en Derecho, Máster en Derecho marítimo. Capitán de la Marina Mercante.
Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo.

En Huelva, a 9 de septiembre de 2012

INTRODUCCIÓN

A poco que nos acerquemos a cualquier de las institución del Derecho marítimo en la que directa o indirectamente intervenga el buque, nos encontraremos de frente con la *figura de la navegabilidad*, núcleo central que *vertebra la explotación del buque*, a cuyo concepto se halla muy estrechamente unida. Estamos en presencia de la *llave del sistema de la seguridad marítima*. En la práctica, el *Talón de Aquiles* de armadores y navieros, entre otros operadores del mercado. La *navegabilidad* del buque es en sentido amplio, antes que nada, el *buen estado de forma (fitness)* que, en particular, se le requiere para realizar una actividad marítima con seguridad, eficacia y eficiencia (*fitness for a particular purpose*). En inglés, el adjetivo *seaworthy -navegable-*, significa “*estar en las debidas condiciones, o listo para un viaje por mar*”. Cuando la nave está *in fit conditions*, es porque posee un grado de adecuación o aptitud suficientes para soportar una situación y cumplir con un propósito particular. Ha de estar preparada adecuadamente en todos los aspectos, desde la buena forma o las correctas cualidades físicas que particularmente le son requeridas, hasta el suficiente equipamiento o las formalidades de licencia relativas a la actividad que se va a realizar.

En la *primera parte* de este trabajo, *del régimen jurídico-público de la obligación de navegabilidad*, trataremos de llegar hasta su mismo corazón, percibiendo muy pronto su estrecha relación con la *seguridad del buque* aunque sin agotar en ella su contenido. La *aptitud o buen estado requerido al buque* hace referencia también a otros aspectos finalistas de la noción como el de la *eficacia del buque para un servicio determinado* (fórmula muy usada en el ámbito jurídico-público) o el de su capacidad para realizar una actividad marítima particular cumpliendo un fin concreto (más habitual en el régimen jurídico-privado).

Desafortunadamente, a pesar de su importancia central, el material normativo y doctrinal referente a la navegabilidad siempre se ha mostrado complejo y muy disperso y no ha sido, salvo raras y notables excepciones, motivo específico de estudio. Sin duda, una de las razones de que esto sea así se debe a que no estamos ante un tema fácil en el que la doctrina se muestre pacíficamente de acuerdo. Todo lo contrario: el contenido de esta figura, puramente técnico, su enorme amplitud y los diversos alcances posibles que puede tomar, hacen de ella un campo labrado para los debates doctrinales.

No estamos hablando sólo de aspectos navales de construcción tales como la solidez, la estabilidad, la fortaleza o la estanqueidad del buque (reflejados en el concepto jurisprudencial inglés *seaworthiness*), sino de una idea más amplia que abarca a la especial idoneidad de los espacios destinados para la concreta carga (*cargoworthiness*) y de todas las condiciones del buque, de su armamento, equipamiento y aprovisionamiento necesarios para acometer cada viaje concreto. Se trata, sobre todo, de la *capacidad de gestión profesional*, eficiente y adecuada de toda persona (a bordo y en tierra) vinculada con el buque y la actividad que por medio de éste se desarrolla, de la

oportuna formación, titulación y cursos de especialización según son requeridos por el tráfico particular del que se trate. La obligación de navegabilidad presupone e implica también su adecuación documental y reglamentaria, sobre todo en lo que a certificados en materia de *seguridad marítima* y -actualmente, con mayor énfasis- *de prevención de la contaminación* se refiere. Hablamos, por tanto, de seguridad de las personas, del buque, de la carga, de la navegación y del medio ambiente marino.

Aunque se afirma que *la sensibilización social a nivel internacional* en materia de seguridad y prevención de la contaminación nace a raíz de la multitud de desastres marítimos provocados a partir de los años setenta del siglo pasado, la realidad es que al finalizar la II Guerra Mundial esta inquietud ya se había puesto de manifiesto. Tras los más de 15.000 buques hundidos durante la Gran Guerra (unos 600 eran *buques tanque* norteamericanos que transportaban crudo o derivados del petróleo para sus ejércitos) se necesitaba una rápida intervención internacional. Hace no tanto tiempo, en 1991, se vertieron durante la Guerra del Golfo Pérsico, de más de 1.000.000 Tm de crudo y se estima por los expertos que la contaminación provocada a mediados del 2010 por la plataforma "*Deepwater Horizon*", en aguas del Golfo de México, ha sobrepasado las 700.000 Tm de crudo derramadas, sustancia tóxica a la que se han de sumar los dispersantes usados masivamente.

En el ámbito de la seguridad marítima en el Derecho comunitario, durante el último cuarto del siglo pasado, todo eran meras declaraciones de intenciones. Finalmente, en 1993 se publicaron varias Directivas cruciales que parecen haber dado un nuevo enfoque a la seguridad en el transporte marítimo. Sin embargo, hicieron falta dos graves accidentes marítimos en las costas europeas -el del petrolero "*Erika*" en 1999 y el del "*Prestige*" en 2002- para que aquellas propuestas se materializaran en Directivas y Reglamentos, los *paquetes Erika I y Erika II*.

En el ámbito internacional se han elaborado desde hace tiempo por organismos especializados, como la OMI, un conjunto muy completo y prolijo de disposiciones: unas de obligado cumplimiento, en forma de Convenios Internacionales; y otras en forma de Códigos de conducta y Recomendaciones. En respuesta a la inquietud medioambiental de la opinión pública por tantos siniestros ocurridos a buques tanque en los últimos años, estas últimas se están volviendo de obligado cumplimiento en muchos países -como el nuestro- y en especial, en la UE. La relevancia jurídica de estas recomendaciones sobre navegabilidad es considerable, pues son en definitiva criterios reconocidos que han de tenerse en cuenta a la hora de determinar el *grado de diligencia* que todo marino y naviero deben observar en el desarrollo de sus actividades profesionales. Este extremo, si se quiere llegar a entender con profundidad cual es el *objeto fundamental* que se halla *implícito* en esta obra -del mismo modo a como es concebida la *garantía absoluta de navegabilidad* internacionalmente-, debe mantenerse *in mente* durante la lectura de todo el trabajo.

INTRODUCCIÓN

El estudio de la navegabilidad del buque desde la perspectiva generalista de todo el Derecho marítimo resulta, desde nuestro punto de vista, necesario. No cabe duda que es la cualidad esencial del buque y que su relevancia de elemento central alcanza a todo el Derecho marítimo. Su análisis ha de servir para dar uniformidad a nuestra disciplina. La importancia esencial de la obligación de navegabilidad, la cual suele aparecer al comienzo de la ejecución material de los contratos de explotación del buque y de aquellos otros que sirven a la entrega y transmisión de la propiedad del mismo, nos ha forzado a realizar un trabajo más extenso de lo deseado inicialmente.

Necesariamente hemos tenido que comenzar haciendo referencia al concepto, los caracteres, la naturaleza jurídica, las clasificaciones y otros aspectos y elementos que estructuran cada una de las figuras, instituciones y contratos de la explotación del buque, teniendo que entrar a abordar en ocasiones contenidos obligacionales que tan sólo se conectaban con la obligación de navegabilidad tangencialmente. Y todo ello, como decimos, antes de poder analizar la obligación de navegabilidad del buque con sus diferentes manifestaciones en ese terreno concreto. Así, para el estudio adecuado de la obligación, cada capítulo de la obra ha sido estructurado de igual modo: 1.º) la exposición lo más breve posible de los aspectos concernientes a la institución o figura jurídico-marítima en la que se analizará la navegabilidad del buque; 2.º) el estudio de régimen jurídico de la obligación de navegabilidad en nuestro Derecho de producción interna; 3.º) el análisis de *lege ferenda* del reciente y decaído *Proyecto de Ley General de Navegación Marítima*; 4.º) la comparación con otros Ordenamientos jurídicos; 5.º) el estudio de la obligación en el Derecho marítimo internacional y, en particular, en el Derecho comunitario; 6.º) el análisis de la obligación en la práctica internacional del tráfico marítimo, el del Derecho de los formularios. Pensamos que sólo así -profundizando suficientemente en la relación obligacional de navegabilidad dentro de cada negocio jurídico, sin dejar abiertas muchas de las cuestiones espinosas que normalmente suelen dejarse a un lado, sino tratando de resolverlas y contestarlas tras la necesaria reflexión- podremos hacer una interpretación correcta de las muchas variables de la obligación de navegabilidad que nos iremos encontrando. Intentaremos eliminar las dudas, alumbrar e integrar adecuadamente el Derecho que se nos muestre más oscuro o carente de regulación específica y, finalmente, extraer unas útiles conclusiones bien fundamentadas.

Tras el estudio conceptual y del contenido material de la obligación técnica más genérica de la navegabilidad del buque en el ámbito de la seguridad marítima, resultará interesante profundizar, en la *segunda parte* de este trabajo, en su *régimen jurídico-privado*. Trataremos de exponer cuál es el contenido concreto de cada una de las variantes de la obligación de navegabilidad del buque con las que nos vayamos encontrando al acometer su estudio en el seno de cada una de las figuras e instituciones jurídicas del Derecho marítimo internacional; también en los diferentes formularios tipo y modelos contractuales que sirven a los fines de la explotación del buque, conformando el ámbito de la responsabilidad del armador o naviero en la práctica diaria.

La sistemática escogida para el estudio de investigación *iusprivatista* de la relación obligatoria de navegabilidad fue muy meditada y comentada con los directores de tesis, pues en ocasiones se invertía el orden tradicional de estudio de las figuras en las que interviene nuestra obligación. Comenzaremos con el análisis más general de la misma en el *Derecho común* (capít. V y VI), pasando con posterioridad a realizar el estudio en algunos contratos habitualmente usados en la industria marítima -*construcción y compra-venta de buques*- que no versan propiamente sobre la explotación comercial de la nave (capít. VII). Antes de introducimos en el régimen jurídico especial del transporte marítimo en nuestro *Código mercantil* (capít. IX), expondremos, con una visión general, cuál es el contenido esencial de los contratos de explotación del buque y su relación con la obligación de navegabilidad (capít. VIII). Tendremos entonces ocasión de articular el funcionamiento de la obligación de navegabilidad en los distintos contratos de explotación del buque e implícitamente escoger el orden de su estudio (al respecto *vid., infra*, en el capít. VIII, los epígrs. I y sig., del presente trabajo, sobre los *elementos esenciales en los contratos de explotación del buque*, donde estudiamos la diferenciación que la doctrina hace en relación con los contratos de transporte según se transfiera en ellos o no la posesión del buque). Una vez expuesta la obligación de navegabilidad en nuestro C. de c., será lógicamente más fácil profundizar en el contenido obligacional de la navegabilidad en el *fletamento por viaje*, contrato de transporte regulado con especial minuciosidad en nuestro Derecho mercantil codificado (capít. X), dejando para más tarde otros contratos de explotación del buque que, o bien carecen de una regulación especial en nuestro Ordenamiento jurídico o bien no se correspondían con el transporte (*v. gr.*, el de remolque y el de pasaje, capít. XIII y XIV respectivamente).

Las primeras dudas acerca del orden de nuestra exposición se nos plantean esencialmente a la hora de escoger el camino a seguir en nuestra investigación una vez realizado el análisis completo de la obligación de navegabilidad en el contrato regulado por nuestro Código mercantil: si continuar con la modalidad del *fletamento por tiempo* o si, tal vez, era conveniente hacer antes referencia expresa a la institución del *arrendamiento de buque*. La respuesta nos la ofreció la configuración misma de la obligación que estudiamos. Nos decantamos por continuar con el desarrollo de la modalidad del fletamento por tiempo, en la que la relación obligatoria de navegabilidad se encuentra -como vamos a ver, *infra*, en el capít. XI- aún en manos del fletante, quien mantiene la posesión del buque y está obligado a cumplir con todo tipo de prestaciones de orden técnico-náutico, entre ellas las de navegabilidad. Dejamos, por tanto, para más tarde el análisis de la obligación de navegabilidad en el *arrendamiento de buque* (capít. XII), un contrato en el que el arrendador -sin estar exento de responsabilidades relativas a la navegabilidad- cede temporalmente el uso y disfrute de la nave al arrendatario, quien finalmente pasa a tomar una posición activa en materia de navegabilidad durante todo el periodo de vigencia. Recientemente, la mejor doctrina parece inclinarse por elegir un orden sistemático de exposición similar al que hemos expuesto en nuestro trabajo.

INTRODUCCIÓN

Por último, consideramos que tras el estudio detallado de la obligación en los contratos de explotación del buque conforme a nuestro Derecho interno y al internacional llegaba el momento de analizarla en el *contrato de transporte marítimo de mercancías* y en el *seguro marítimo* de casco y máquinas y en el de mercancías (capít. XV y XVI), pieza de la navegabilidad que, por separado, suele ser en contadas ocasiones objeto de un más detallado estudio.

Como iremos viendo a lo largo del trabajo, confluyen en este terreno del Derecho marítimo, algunas disposiciones más propias del Derecho laboral o del Derecho administrativo. Nos referimos a las relativas a la prevención de riesgos laborales, a toda la normativa sobre sanidad exterior, a la existente sobre prevención de la contaminación marina o a las vinculadas con la capacitación, formación y gestión del buque por las tripulaciones y otros responsables. De este modo, podemos afirmar que la obligación navegabilidad no es patrimonio exclusivo del Derecho mercantil.

Desde la óptica del Derecho privado, veremos que en el fondo subyace una conexión íntima entre *el objeto y la causa de la obligación de navegabilidad* y *la de los contratos* (la prestación y su finalidad). La prestación obligacional que efectivamente se lleva a cabo al hacer el buque navegable comprende la esencia del objeto del contrato, pues en sí misma contempla y ejecuta en parte el proyecto o programa prestacional pormenorizadamente preestablecido para ese negocio jurídico -por la autonomía de la voluntad de las partes en el contrato, por el Derecho legal dispositivo y en nuestro caso imperativo-, con el fin de obtener determinado logros y consecuencias. El objeto y la causa de la obligación de navegabilidad sirven a los fines del contrato apuntando hacia ellos, desde un principio, en la correcta dirección, a la vez que aporta a la prestación contractual de potencial suficiente para llegar a alcanzar el resultado requerido. No sólo *prevé y anticipa* el fin del contrato, sino que lleva a efecto y *ejecuta materialmente* lo que sea necesario para conseguir un estado idóneo del buque que permita cumplir de inicio a fin con la finalidad pretendida en el contrato. Este anudamiento se proyecta en la vinculación del buque con la prestación prometida por el armador, con los aspectos relativos al específico viaje o al contrato marítimo propuesto. El *objeto de la obligación de navegabilidad* es la *prestación de hacer* que jurídicamente se impone realizar al *armador* del buque y en ciertos supuestos a su propietario (*v. gr.*, al arrendador del buque a casco desnudo) o al naviero que lo explota comercialmente (*v. gr.*, al fletante por tiempo que a su vez es prestador de una obligación de transporte). Dicha prestación permitirá finalmente a los distintos acreedores la satisfacción de sus intereses particulares mediante el cumplimiento de la actividad marítima esperada. Otras veces la obligación de navegabilidad va implícita en la *prestación de dar* (como en los contratos de construcción), en el comportamiento de entrega y traspaso posesorio del buque, consistente éste en la realización de los actos necesarios para que los acreedores puedan disfrutar de su correcto uso (sin vicios ni deformidades que se lo impidan). En algún caso particular (como lo es el del seguro marítimo de casco y máquinas) suele requerirse que el buque sea navegable desde antes de la perfección del contrato y hasta

la ocurrencia del siniestro, quedando establecida la obligación como un auténtico *presupuesto* o *condición* previa del contrato de seguro marítimo.

La *conducta* o *comportamiento* prometido por el deudor, sea de pura *actividad* como *obligación de medios*, o consista además en la obtención de un *resultado* determinado convirtiéndose entonces en una *obligación de resultado*, consistirá en el desarrollo de la labor técnica esencial de *armar, equipar, pertrechar y aprovisionar el buque*. Unas veces se requerirá tal conducta al principio de la relación contractual (*obligación de navegabilidad inicial*) y, otras, durante la ejecución de uno o varios contratos (*obligación de mantenimiento de la navegabilidad*). No es, en absoluto, extraño al Derecho privado, el mandato jurídico-público que respecto de la obligación de navegabilidad del buque realiza el legislador, exigiendo su cumplimiento en distintos supuestos durante toda la vida operativa del buque (*obligación original de navegabilidad*). Por otro lado, la superposición contractual durante la explotación del buque -muy común en esta disciplina mercantil-, implicará forzosamente el solapamiento simultáneo de distintas obligaciones de navegabilidad y la pluralidad de *acreedores*.

Antes de adentrarnos en el análisis del alcance jurídico de la obligación de navegabilidad en los diferentes regímenes de responsabilidad del transportista marítimo a nivel nacional e internacional, profundizaremos en el conocimiento del alcance de la obligación de entrega en los contratos de *construcción y compraventa de buque*. A continuación, buscaremos hacer una arribada en el terreno de los *elementos esenciales*, comunes a todos los contratos de explotación -desde la óptica de la navegabilidad-, continuando con el específico régimen de *responsabilidad del transportista marítimo en nuestro vigente Código de comercio* donde la obligación, como sabemos, toma tintes que la diferencian de la impuesta por la mayor parte de las legislaciones.

Efectivamente, en algún caso el articulado del Código español de 1885 reconoce en la navegabilidad un régimen de responsabilidad *objetiva*, una *obligación absoluta y automática* incluso en los supuestos de daños causados y probados por los vicios ocultos del buque, basada en el criterio de imputación de responsabilidad por el riesgo profesional. Al respecto, deberemos profundizar en la obligación deteniéndonos a analizar desde una óptica teórico-práctica el momento en el que ésta se exige, su alcance y, por supuesto, las consecuencias jurídicas de este diferenciado régimen de responsabilidad del transporte marítimo para el caso de incumplimiento o defectuoso cumplimiento de la obligación por parte del armador o naviero.

Como hemos adelantado, tras conocer el fundamento y las particularidades de la obligación de navegabilidad en los *fletamentos por viaje y por tiempo*, podremos estudiar las particularidades de la relación obligatoria de la navegabilidad en el contrato de *arrendamiento de buque*. Será interesante el fijarnos en cómo influye el fenómeno de la superposición de contratos de explotación en el ámbito de la navegabilidad del buque. Intentaremos entonces extraer interesantes consecuencias derivadas del incumplimiento de la obligación de navegabilidad para el naviero en diversos supuestos. Nos

INTRODUCCIÓN

centraremos más tarde en otros importantes contratos (*v. gr.*, el de *remolque* y el de *pasaje*) y, por último, analizaremos el régimen de responsabilidad del *transporte de línea regular* y su vinculación con la obligación de navegabilidad (el *contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque*). En este sentido, debe realizarse un detallado estudio de los actuales textos relativos a la normativa especial de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento y en otros documentos de transporte (entre otras, la *Harter Act*, las Reglas de La Haya y La Haya-Visby, la LTM, las Reglas de Hamburgo y las más novedosas Reglas de Rotterdam). Todas ellas propugnan un criterio subjetivo de responsabilidad basado en la culpa que permite a los navieros transportistas marítimos exonerarse de aquella responsabilidad demostrando que actuaron ejerciendo una razonable o debida diligencia en cuidar de la navegabilidad del buque.

El estudio del régimen jurídico de la obligación de navegabilidad en el Derecho marítimo se agota prácticamente con el del seguro marítimo de cascos y de facultades. Por ello, antes de terminar, no dejaremos atrás ni las características que presenta la navegabilidad en el campo del *seguro marítimo* -donde se contemplan las buenas condiciones del buque como presupuesto del contrato y condición previa que ha de verificarse al momento de ocurrir el siniestro-, ni las particularidades y consecuencias que la inhabilitación del buque para navegar provoca en el terreno de la *avería gruesa*.

A lo largo de este trabajo iremos analizando los elementos que urden la obligación de navegabilidad del armador, del naviero o del porteador, entre otros obligados a su ejercicio efectivo o a su cuidado y hemos podido dar forma e ir armado las distintas figuras y contratos del Derecho marítimo en torno al eje central de la obligación fundamental o esencial de la navegabilidad del buque, una figura o institución cuyo régimen no es, en absoluto, formalmente uniforme, pero que *materialmente* sí lo es. Los fundamentos y los criterios de responsabilidad de cada una de las variantes de la obligación de navegabilidad que serán analizadas nos muestran dos formas muy distintas de concebirla: una sobre la base del riesgo profesional o criterio de carácter objetivo; y otra, fundada en el criterio o noción general de la culpa. Ello da lugar a alcances -también objetivos y subjetivos- muy diversos: desde la obligación absoluta y automática del fletante, de resultado, hasta obligación de diligencia debida del porteador o, incluso, a la exoneración de la responsabilidad por el inadecuado deber de mantenimiento del buque durante el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías (RLHV), al no tener que responder el porteador de las *faltas náuticas* cometidas por sus dependientes.

En apoyo de este trabajo, por otra parte escrito a modo de *manual de consulta* (pues hemos de pensar que la posible falta de cumplimiento de la obligación esencial de navegabilidad será analizada en muchos casos conflictivos), creímos conveniente recopilar la mayor parte de la jurisprudencia sobre navegabilidad en una base de datos completa (disponible en la red a modo de buscador avanzado de jurisprudencia en

materia de navegabilidad del buque, en el sitio www.maxnavas.com/navegabilidad), tanto las resoluciones y sentencias de nuestros tribunales, como las decisiones judiciales extranjeras más relevantes -en especial las del Reino Unido y los Estados Unidos de América, por su particular importancia a efectos de arbitraje y del mismo Derecho marítimo internacional-. De dicha base de datos hemos extraído, igualmente, el índice anexo de sentencias citadas. Todas estas herramientas resultarán de gran ayuda a aquél que se acerque a la lectura de la obra en busca de una solución a la carta que requiera de una rápida orientación. La indexación de las sentencias se ha realizado siguiendo distintos criterios, lo que nos permite realizar búsquedas con cita completa a los repertorios de jurisprudencia en los que se encuentran y hacer filtraciones de muy diversos modos: por la relevancia de la resolución; por el tipo de navegabilidad; por el nombre del buque; por el tribunal, el país y el año de enjuiciamiento; por las instituciones jurídicas sobre las que versan; o por las materias jurídicas y técnico-náuticas tratadas.

PRIMERA PARTE

**El régimen jurídico-público
de la obligación de navegabilidad**

LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

CAPÍTULO I

EL CONCEPTO DE NAVEGABILIDAD

I.- El problema de la definición

La legislación marítima, tradicionalmente y en sentido amplio, se ha caracterizado por ser prolija y por estar enormemente diseminada. Es por ello y por el carácter eminentemente técnico de los aspectos que rodean a la navegabilidad, que la construcción de una definición uniforme se nos aparece casi como imposible. Para poder llegar a un concepto ontológico de la navegabilidad del buque que posteriormente nos permita su comparación con las distintas formulaciones ofrecidas en los cuerpos legales del Derecho marítimo, habremos de comenzar no sólo por analizar la evolución histórica de aquel concepto en nuestro Derecho y en el Derecho comparado, sino que además deberemos de ir estudiando sus elementos y delimitando su alcance en los principales sistemas jurídicos extranjeros. Un estudio profundo nos obligará a ir fijándonos en su incidencia y relevancia en cada una de las figuras e instituciones jurídicas relacionadas con el *buque*-eje central del trabajo-, objeto al que en última instancia se exige que cumpla una serie de condiciones para realizar la navegación y sobre el que inciden todas las relaciones y situaciones de nuestro Ordenamiento jurídico.¹

El mayor problema para trazar los márgenes de esta figura se halla en el hecho de que la noción de navegabilidad no es estática, cambia y crece y se encuentra en permanente evolución, viéndose directamente afectada con los avances constantes de la técnica del transporte marítimo. Cuando se exige la navegabilidad del buque como obligación, el primer problema con el que nos topamos es el de identificar a las partes que intervienen -quién debe realizar la prestación y quién puede exigirla-, pues pueden ser muchas las personas que intervengan en las relaciones jurídicas contractuales relativas a la navegabilidad del buque, más aun cuando aparece el fenómeno de la superposición contractual tradicional de este campo del Derecho y la obligación es requerida a varios sujetos en diferentes contratos y bajo distintos regímenes legales y Ordenamientos jurídicos, en los que no siempre se plantea dicho deber prestacional del mismo modo ni con igual contenido. Por ello, establecer de antemano cuál es el alcance del concepto es sin duda una tarea imposible cuyo efecto principal es que el régimen jurídico de la obligación de navegabilidad acabe por componerse de normas jurídicas cuyas diferencias terminan por reflejarse en las muchas decisiones judiciales existentes sobre el tema. Esto implica, en la mayoría de los casos -por no decir en todos-, distintos alcances y consecuencias jurídicas de muy notable factura. Por esta razón, así como por las lagunas legales que tal

¹ Vid. GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, 3.ª ed., Madrid, 2006, pág. 239, quienes siguen este mismo método deductivo.

desarmonía provoca, el amplio margen a la interpretación de los tribunales ha tenido como consecuencia que internacionalmente se haya formulado una aproximación jurisprudencial al concepto que, en Inglaterra, ha dado lugar a una primera disociación entre navegabilidad *respecto del buque (seaworthiness)* y navegabilidad *respecto de la carga (cargoworthiness)*. La primera, es una noción más genérica, centrada más ampliamente en los aspectos náuticos y en los navales conectados con la construcción naval, tales como la fortaleza, la estabilidad, la estanqueidad o la idoneidad de las máquinas; la segunda, trata de la específica noción de aptitud del buque respecto de los espacios destinados para el transporte y conservación de la carga. Junto a este modo de clasificar y conceptuar la navegabilidad del barco, se han configurado el concepto de *navegabilidad absoluta* -la cual abarca y contempla la idoneidad del buque desde todos los puntos de vista para realizar una actividad marítima concreta- y el de *navegabilidad relativa* o especial idoneidad del buque respecto de determinados aspectos particulares, tales como: los que se relacionan con la carga o con la actividad marítima que ha de realizarse; el necesario combustible y la atención en las máquinas; la capacitación de la tripulación y del personal de tierra a cargo de la gestión operacional del buque; la adecuación documental y el cumplimiento de leyes y reglamentos internacionales; la preparación del buque para llevar a cabo un concreto viaje según las circunstancias del momento y el lugar en las que se encuentre; entre otras.²

Por otra parte, en estos últimos años la mayoría los legisladores -tanto los nacionales como los internacionales, en general, y los de la Unión Europea, en particular-, preocupados cada vez más por proteger la integridad y seguridad de las tripulaciones, los buques, sus cargas y el medioambiente marino, así como por la evidente necesidad de integrar las distintas legislaciones en lo que a la eficacia y seguridad de la navegación toca -debido sin duda a la alarma que los grandes siniestros marítimos generan en la opinión pública-, han ido acuñando un nuevo concepto jurídico-público mucho más amplio de *navegabilidad legal o reglamentaria* del buque, muy vinculado con la noción de navegabilidad relativa al *factor humano* que como veremos cada vez toma mayor protagonismo. Ese concepto de navegabilidad legal, unido prácticamente siempre a la seguridad del buque, de la carga, de las personas o del medio ambiente marino y que no ha tardado mucho tiempo en desarrollarse por la jurisprudencia internacional como aspecto específico que es de la navegabilidad, se nos aparece como la condición necesaria en cuanto a inspecciones, certificaciones, autorizaciones y documentación que el buque, la carga y las personas vinculadas al buque han de poseer para poder afirmar que estamos en presencia de un bien apto desde la perspectiva de su capacidad para el cumplimiento de todos los reglamentos y normas que le sean de aplicación, especialmente los relacionados con la seguridad marítima.

² *Vid., infra.*, en este mismo capít., el apart. C del epígr. III, sobre los conceptos de navegabilidad absoluta y navegabilidad relativa en el Derecho marítimo.

Tras estas ideas preliminares podemos comenzar ya a aproximarnos al tema con el estudio de una noción de la navegabilidad, algo que es difícil en la práctica, pues no nos estamos moviendo en una zona acotada que nos permita aislar en ella una idea única con todas sus notas características. Por ello, hemos de tener presente que el concepto no está, como debemos, únicamente referido al buque y a su aptitud puramente marinera y que puede también hacer alusión a la idoneidad de los espacios destinados para la carga, a la zona geográfica por la que el buque va a navegar, a la pericia y acreditada preparación de su tripulación o, p. e., al cumplimiento de los sistemas de gestión de la seguridad, entre otros muchos aspectos. Tal vez podríamos mejor ir analizando cada una de las figuras en las que se exige esta especial idoneidad del buque e ir extrayendo los elementos que mejor definan la idea de buen estado o aptitud que se exige a cada buque en cada caso, porque la navegabilidad del buque no es ni más ni menos que eso: el *buen estado de forma (fitness)* que en particular se requiere a un buque determinado para realizar una actividad marítima concreta con seguridad (*fitness for a particular purpose*).³

Así pues, la muy genérica idea de *navegabilidad* -posiblemente la única que *a priori* podría servirnos para identificar a esa *aptitud o condición del buque para cumplir con un propósito particular* a la que nos referimos- habrá de ser nuestro término referencial de partida para construir en un primer momento una noción aceptable y más tarde tratar de estudiar el comportamiento de ésta como obligación en el terreno del Derecho público

³ Vid. RUIZ SOROA, J. M., ZABALETA SARASUA, S. y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual de Derecho del transporte marítimo*, 2.ª ed., Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, Vitoria, 1997, pág.186, quienes parecen ver en este término inglés, la expresión que mejor resume la noción de la navegabilidad del buque.

En inglés, por navegabilidad (*seaworthiness*) o mejor, por su adjetivo *seaworthy (navegable)*, se entiende gramaticalmente el “*estar en las debidas condiciones, o listo para un viaje por mar*” (“*in a fit condition or ready for a sea voyage*”). Los requisitos esperados de una persona -o de la nave- para estar *in fit conditions* son: que esté sana y fuerte para hacer un trabajo duro y realizar una actividad; o que alguien o algo posea un grado de adecuación o aptitud suficientes para una situación o propósito particular (“*when you are healthy and strong enough to do hard work or play sports*” y “*the degree to which someone or something is suitable or good enough for a particular situation or purpose*”). Así, Vid. *Longman Dictionary of Contemporary English*, en www.ldoceonline.com, en el que se recogen las definiciones que traducimos). La personificación del buque, que aparece gramaticalmente implícita en el mundo anglosajón, en la que la embarcación o la nave, son siempre *she -ella*, de persona en femenino, y no *it*, de *cosa*, unida al hecho de que para definir en qué consiste la navegabilidad de un buque, la expresión más utilizada en sus normas y en las decisiones judiciales sea la de *fitness*, resume muy rápida y gráficamente la necesidad de una finalidad esperada que el bien ha de prestar.

A la hora de definir el significado de la expresión *fitness* e identificarla con la noción de navegabilidad, ésta siempre ha sido traducida por nuestra doctrina como “*grado de adecuación o aptitud suficiente para un propósito particular*” y nunca como *condición o estado de forma*, algo que, aunque no se ajusta con plena exactitud a la noción de navegabilidad del buque -pues ésta va más allá de lo meramente físico, objetivo o material, cubriendo también otros aspectos subjetivos, personales o formales-, si que ayuda a tener una mejor imagen del buque navegable.

y en el del Derecho privado. Éste será el término que emplearemos para hacer referencia a las distintas formas que tienen los diferentes textos de establecer la obligación del armador de poner el buque en disposición para navegar, cuidando de que éste se encuentre en perfectas condiciones para llevar a cabo su cometido desde todos los puntos de vista.⁴

II.- Evolución histórica del concepto de navegabilidad

Una vez expuestos los problemas que inicialmente nos encontraremos al tratar la navegabilidad del buque y extraída una noción previa de navegabilidad como aptitud o condición del buque para realizar una actividad marítima debemos ir centrando el concepto en el marco histórico concreto del transporte marítimo. Será indagando en él como descubriremos la incidencia que esta falta de aptitud tendrá consecuentemente en el régimen de responsabilidad del fletante y del porteador marítimo.

A.- El recipere salvum fore o garantía sobre las mercancías de los cargadores del Derecho romano clásico

Muchos autores han reconocido al *receptum* romano como antecesor de la responsabilidad en los contratos de transporte, figura histórica que poseía una muy estrecha relación con la *locatio conductio*. Esta incolumidad de las mercancías transportadas y su responsabilidad de cuidado por el *nauta* fue el germen de las obligaciones que se encierran en el transporte. Sabemos que la obligación de transporte impuesta al naviero le ha llevado desde sus orígenes a una doble esfera de responsabilidad: una *ex contractu* o de transporte y otra, *ex recepto* o de custodia de los bienes entregados al transportista para su desplazamiento, cuyos antecedentes hemos

⁴ Adelantándonos en nuestra exposición, podemos apuntar que en el Derecho del Reino Unido de la compraventa de buques nuevos y de segunda mano, la noción de navegabilidad a la que aludimos se completa con una serie de *términos implícitos* a este tipo de contratos, tales como: la *comerciabilidad razonable*, en este caso, del buque; la *calidad esmerada* que ha de prestarse con el servicio contratado; la aptitud del buque respecto a su *habitabilidad*, o la *garantía del título del buque*, que se transmite en propiedad.

Al respecto, *vid., infra*, en la segunda parte de este trabajo, en el capít. VII, de la construcción naval y la compraventa del buque en relación con la obligación de entrega de un buque navegable, en el epígr. III, del régimen convencional internacional del contrato de construcción naval en el Derecho de formularios y la obligación de navegabilidad del buque, en el apart. B, sobre la condición del buque y el régimen convencional uniforme del contrato de construcción naval; y, en el epígr. V, sobre el contrato de compraventa de buques en los Ordenamientos jurídicos comparados de nuestros países vecinos y en el Derecho internacional de formularios, donde haremos especial referencia a la condición técnica del buque, el apart. B, de las obligaciones del vendedor del buque.