

JOSÉ LUIS GABALDÓN GARCÍA

COMPENDIO DE DERECHO MARÍTIMO ESPAÑOL

Complementario al
Curso de Derecho marítimo internacional

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2016

ÍNDICE

PRÓLOGO	15
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO	17
1. CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO.....	17
2. LA AUTONOMÍA DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	18
3. FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO	19
3.1. Los Convenios internacionales vigentes en España.....	20
3.2. Las Normas de la Unión Europea.....	20
3.3. La legislación marítima española.....	21
3.4. Los usos de la navegación marítima.....	23
3.5. La aplicación analógica.....	23
3.6. El Derecho común.....	24
3.7. La jurisprudencia marítima.....	24
4. LAS NORMAS DE CONFLICTO.....	25
CAPÍTULO 2. LOS ESPACIOS DE LA NAVEGACIÓN	27
1. RÉGIMEN GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	27
2. NAVEGACIÓN POR LAS AGUAS INTERIORES Y ESTANCIA EN PUERTO	29
3. LA NAVEGACIÓN POR EL MAR TERRITORIAL.....	31
4. LA NAVEGACIÓN POR LA ZONA CONTIGUA	33
5. LA NAVEGACIÓN POR LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA	34
6. LA NAVEGACIÓN POR EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.....	35
7. LA NAVEGACIÓN POR LAS AGUAS DE LOS ARCHIPIÉLAGOS.....	35
8. LA NAVEGACIÓN SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL	36
9. LA NAVEGACIÓN POR ALTA MAR.....	36
CAPÍTULO 3. LA SEGURIDAD MARÍTIMA	37
1. EL CONVENIO SOLAS	37
2. SEGURIDAD DEL BUQUE: REGLAS GENERALES SOBRE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPOS	38
3. EL FRANCOBORDO Y LAS LÍNEAS DE MÁXIMA CARGA.....	38

	Pág.
4. BUQUES DE PASAJE Y BUQUES DE CARGA RODADA.....	38
5. BUQUES PESQUEROS	39
6. PETROLEROS, GASEROS, QUIMICEROS Y GRANELEROS	40
7. BUQUES NUCLEARES, NAVES DE GRAN VELOCIDAD Y UNIDADES MAR ADENTRO.....	40
8. EMBARCACIONES Y BUQUES DE RECREO	40
9. MERCANCÍAS PELIGROSAS	42
10. SEGURIDAD DE OTROS CARGAMENTOS.....	42
11. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.....	43
12. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN	43
13. RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS	45
14. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO	46
15. PROTECCIÓN MARÍTIMA.....	47
CAPÍTULO 4. LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARÍTIMO	49
1. LA CNUDMAR Y LOS TRATADOS ESPECÍFICOS	49
2. PLANIFICACIÓN DE LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN	49
3. POTESTADES LEGISLATIVAS Y DE EJECUCIÓN	50
4. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN OPERACIONAL: MARPOL.....	51
5. PREVENCIÓN DE OTRAS MODALIDADES DE CONTAMINACIÓN OPERA- CIONAL.....	53
6. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR VERTIMIENTOS	54
7. LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE ACCIDENTES	54
CAPÍTULO 5. LA INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES.....	57
1. DEBERES DE ESPAÑA COMO ESTADO DE PABELLÓN.....	57
2. INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES NACIONALES.....	58
2.1. Disposiciones reglamentarias de carácter general.....	59
2.2. Disposiciones reglamentarias especiales	61
3. CONTROL POR EL ESTADO DEL PUERTO.....	62
4. SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN	64
5. VALOR PROBATORIO DE LOS CERTIFICADOS	66
6. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS.....	66
CAPÍTULO 6. LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	69
1. MARCO INTERNACIONAL REGULADOR DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	69
2. OBJETIVOS DE LA POLÍTICA ECONÓMICA ESTATAL DE LA MARINA MER- CANTE	71
3. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍ- TIMO	71
3.1. Clases de navegación.....	71

	Pág.
3.2. Acceso al mercado y prestación de servicios en navegación interior y de cabotaje	72
3.2. Acceso al mercado y prestación de servicios en navegación exterior y extranacional	74
4. ACUERDOS DE EXPLOTACIÓN ARMADORA: CONFERENCIAS Y CONSORCIOS MARÍTIMOS.....	75
5. AYUDAS ESTATALES A LA EXPLOTACIÓN ARMADORA	76
5.1. El registro de buques y empresas navieras de Canarias.....	76
5.2. Régimen especial de tributación de las empresas navieras en función del tonelaje y otros beneficios fiscales.....	77
5.3. Avales de Estado y subvenciones a la insularidad	78
5.4. Ayudas a la construcción naval	79
6. FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.....	79
 CAPÍTULO 7. LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN	 81
1. INTRODUCCIÓN	81
2. ARMADOR Y NAVIERO	81
2.1. La publicidad registral del armador y del naviero.....	82
2.2. Formas de empresario de la navegación	84
2.3. El condominio naval	85
3. EL GESTOR NAVAL	86
4. EL AGENTE MARÍTIMO Y EL CORREDOR MARÍTIMO.....	87
5. LA GENTE DE MAR Y LA DOTACIÓN DE LOS BUQUES: MARCO INTERNACIONAL.....	88
5.1. Concepto de dotación, categorías profesionales, nacionalidad e idioma de trabajo	89
5.2. Inscripción e identificación.....	90
5.3. Dotaciones mínimas de seguridad	91
5.4. Requisitos de formación, titulación y guardia	91
6. RÉGIMEN LABORAL DE LA GENTE DE MAR.....	94
6.1. Regulación por el Derecho del trabajo	94
6.2. Regulación por la legislación marítima.....	96
7. EL CAPITÁN DEL BUQUE	98
 CAPÍTULO 8. EL BUQUE Y SU ESTATUTO JURÍDICO	 101
1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL BUQUE.....	101
2. ARQUEO, IDENTIFICACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DE LOS BUQUES	103
3. LA NACIONALIDAD DEL BUQUE.....	106
3.1. El vínculo auténtico de los buques españoles	107
3.2. Los buques de Estado	107
4. LOS REGISTROS DE BUQUES	108
4.1. La Sección de buques del registro de bienes muebles.....	109
4.2. Registros administrativos.....	110
5. EL CAMBIO TEMPORAL DE PABELLÓN	112

	Pág.
6. PROPIEDAD DEL BUQUE Y MODOS DE ADQUISICIÓN	114
7. EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL	114
8. EL CONTRATO DE COMPRAVENTA DE BUQUE.....	116
9. LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS PRIVILEGIADOS	117
10. LA HIPOTECA NAVAL.....	119
11. EL DERECHO DE RETENCIÓN.....	121
CAPÍTULO 9. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	123
1. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL DEL CONTRATO Y NORMATIVA APLICABLE EN ESPAÑA	123
2. ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	124
2.1. Requisitos documentales.....	124
2.2. Mercancías excluidas.....	125
2.3. Ámbito espacial.....	125
2.4. Ámbito temporal.....	125
2.5. Contenido obligacional.....	126
3. ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO.....	126
4. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	127
4.1. Concepto, emisión y contenido del conocimiento	128
4.2. Conocimiento recibido para embarque.....	129
4.3. El conocimiento de embarque como título representativo	129
4.4. La circulación del conocimiento	130
4.5. Función probatoria, reservas y cartas de garantía.....	131
4.6. El conocimiento de embarque electrónico	132
5. LA CARTA DE PORTE MARÍTIMO	133
6. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR	134
7. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR	135
7.1. Fundamento y presupuestos de la responsabilidad	135
7.2. Derecho a limitar la responsabilidad	136
7.3. Aplicación del régimen de responsabilidad a las reclamaciones extracontractuales	137
7.4. Resumen comparativo.....	137
8. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR.....	138
9. PRUEBA DEL DAÑO Y EJERCICIO DE ACCIONES	138
10. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO.....	139
11. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.....	139
CAPÍTULO 10. EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE Y SUBMODALIDADES	141
1. EL FLETAMENTO POR VIAJE: CONCEPTO, NATURALEZA Y RÉGIMEN JURÍDICO	141
2. ELEMENTOS DEL CONTRATO.....	142
3. FORMA DEL CONTRATO: LA PÓLIZA Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	143

	Pág.
4. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR	144
4.1. Obligación de puesta a disposición del buque	144
4.2. La obligación de realizar el viaje.....	145
4.3. La obligación de entrega de las mercancías en destino	147
5. DEBERES DEL FLETADOR	148
5.1. Deber de declarar y de proporcionar el cargamento comprometido	148
5.2. La obligación de pagar el flete.....	149
6. LAS OPERACIONES DE CARGA, DESCARGA Y ESTIBA.....	150
7. PLANCHA Y DEMORAS.....	151
8. RESPONSABILIDAD DEL FLETANTE POR PÉRDIDAS, DAÑOS O RETRASOS EN LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS.....	152
9. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO	153
10. VARIEDADES DERIVADAS.....	154
CAPÍTULO 11. LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO POR TIEMPO Y DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE.....	157
1. EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO	157
2. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE.....	159
2.1. Concepto, naturaleza, y carácter de las normas	159
2.2. Modalidades del contrato, subarriendo y cesión del arriendo.....	160
2.3. Obligaciones de las partes.....	161
2.4. Efectos del contrato respecto a terceros.....	162
2.5. Terminación anticipada del contrato	163
3. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO NÁUTICO	163
3.1. Concepto, modalidades y régimen aplicable	163
3.2. Obligaciones de las partes.....	165
4. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE BUQUE	165
CAPÍTULO 12. OTROS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN Y CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN	169
1. EL SUBFLETAMENTO.....	169
2. EL CONTRATO DE PASAJE.....	169
2.1. Concepto y elementos del contrato	170
2.2. Obligaciones del transportista	171
2.3. Derechos y obligaciones del pasajero	172
2.4. Responsabilidad del transportista y seguro obligatorio	173
2.5. Extinción del contrato.....	174
3. EL CONTRATO DE REMOLQUE Y EL SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO.....	175
3.1. Concepto, clases y contenido del contrato de remolque	175
3.2. Responsabilidad por daños nacidos del remolque.....	176
3.3. El servicio portuario de remolque.....	176
4. EL CONTRATO DE PRACTICAJE Y EL SERVICIO DE PRACTICAJE	177
4.1. El contrato de practicaaje: concepto, obligaciones y responsabilidad.....	178
4.2. El servicio portuario de practicaaje	179

	Pág.
5. EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA Y EL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	181
5.1. El contrato de manipulación portuaria	181
5.2. El servicio portuario de manipulación de mercancías	183
6. LOS CONTRATOS DE REPARACIÓN NAVAL, DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y DE ALQUILER DE CONTENEDORES	185
CAPÍTULO 13. AVERÍA GRUESA, SALVAMENTO Y NAUFRAGIOS	187
1. INTRODUCCIÓN: LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN	187
2. LA AVERÍA GRUESA	187
2.1. Régimen aplicable, concepto, requisitos y contribución	188
2.2. La liquidación de la avería gruesa	189
3. EL SALVAMENTO MARÍTIMO: RÉGIMEN APLICABLE	190
3.1. Concepto y ámbito del salvamento marítimo	191
3.2. Contratos de salvamento y derecho a premio	192
3.3. Potestades de intervención de la administración marítima	194
3.4. Bienes salvados de propiedad desconocida	195
3.5. Órganos competentes para la determinación de los premios	196
4. NAUFRAGIOS	196
4.1. Bienes naufragados o hundidos	197
4.2. Propiedad de los pecios	198
4.3. Recuperación de pecios	198
4.4. Régimen del patrimonio cultural sumergido	200
4.5. La remoción de restos de naufragio	201
CAPÍTULO 14. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN EL DERECHO MARÍTIMO	205
1. INTRODUCCIÓN: PRINCIPIOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL	205
2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE ABORDAJE	207
2.1. La unificación del régimen aplicable	207
2.2. Concepto y supuestos de aplicación	208
2.3. Fundamento de la responsabilidad, personas responsables y alcance del resarcimiento	209
2.4. Régimen del abordaje por culpa común	210
3. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO	211
3.1. Régimen aplicable y ámbito de aplicación	212
3.2. Créditos limitables y créditos exceptuados	213
3.3. Sumas máximas de indemnización	214
3.4. Procedimiento de limitación: constitución y distribución del fondo	215
4. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DE CONTAMINACIÓN	217
4.1. Daños de contaminación por hidrocarburos incluidos en el sistema CLC/FUND/BUNKERS	217
4.2. Daños de contaminación no cubiertos por el sistema CLC/FUND/BUNKERS	218
4.3. Incidencia del Derecho medioambiental de la Unión Europea	220

	Pág.
5. RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR DAÑOS DE CONTAMINACIÓN.	222
6. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR SUSTANCIAS RADIOACTIVAS O NUCLEARES.....	223
CAPÍTULO 15. EL SEGURO MARÍTIMO.....	227
1. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.	227
2. CONCEPTO, ELEMENTOS PERSONALES, Y FORMA DEL CONTRATO.....	229
3. INTERESES ASEGURADOS.....	230
4. VALOR ASEGURADO	231
5. RIESGOS ASEGURADOS.....	232
5.1. La realidad del riesgo y el riesgo putativo.....	232
5.2. Riesgos incluidos y excluidos	233
5.3. El periodo de cobertura del riesgo.....	234
6. DEBERES DEL ASEGURADO.....	235
6.1. Deber de pago de la prima.....	235
6.2. Deber de declarar el riesgo	236
6.3. Deber de comunicar el siniestro.....	237
6.4. Deber de salvaguardia	237
6.5. Deber de cuidar la navegabilidad del buque	237
7. LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO	238
7.1. La obligación de indemnizar	238
7.2. Acción de avería y acción de abandono.....	239
7.3. Liquidación del siniestro y pago de la indemnización	240
8. SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR	241
9. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y LOS CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN	242
10. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	243
10.1. Régimen general	244
10.2. Régimen especial para las embarcaciones de recreo.....	245
CAPÍTULO 16. PROCEDIMIENTOS PARA LA RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS	249
1. INTRODUCCIÓN	249
2. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL.....	251
2.1. Aplicación preferente de las fuentes internacionales y europeas	251
2.2. Competencia judicial internacional en materia civil.....	252
2.2.1. Principios y criterios de la legislación procesal común.....	252
2.2.2. Foros especiales de competencia territorial interna en asuntos marítimos.....	254
2.2.3. Los acuerdos de prórroga de la competencia	254
2.2.4. Reconocimiento y ejecución en España de resoluciones judiciales extranjeras	256
2.5. Competencia judicial internacional en materia laboral y penal	257

	Pág.
3. EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES.....	258
3.1. Fuentes aplicables al embargo preventivo de buques.....	258
3.2. Régimen jurídico del embargo preventivo de buques	259
4. PROCEDIMIENTO PARA LA VENTA FORZOSA DE BUQUES	260
4.1. Notificación y efectos de la venta forzosa	261
4.2. Ejecución de la hipoteca naval.....	262
4.3. Tercerías de mejor derecho.....	263
5. PROTESTA DE AVERÍAS	264
6. ARBITRAJE, MEDIACIÓN Y CONCILIACIÓN	265
6.1. Arbitraje.....	265
6.2. Mediación.....	267
6.3. Conciliación	268
 ÍNDICE DEL CURSO DE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL (MARCIAL PONS, 2012).....	 271

PRÓLOGO

Tal y como puede leerse en su prólogo, el Curso de Derecho marítimo internacional (Marcial Pons, 2012) recoge y explica las distintas instituciones que conforman el Derecho marítimo internacional público y privado, así como los principales contratos tipo que facilitan la unificación internacional de las relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima. Su idea no es otra que la de facilitar la consulta y el aprendizaje de unos materiales jurídicos y contractuales de implantación y validez realmente mundial, así como de la legislación marítima de la Unión Europea, que es adicionalmente objeto de algún tratamiento y comentario.

De este modo, cualquier jurista, estudioso o persona interesada puede disponer de un conocimiento de la contratación marítima internacional y del Derecho marítimo aplicable en cualquier jurisdicción, si bien deberá acudir al ordenamiento nacional en cuestión para determinar, en cada caso, las normas vigentes en cada lugar y momento.

El presente Compendio de Derecho marítimo español, elaborado por el mismo autor del Curso, tiene por finalidad complementar este último a la vista de la situación actualmente existente en España como Estado miembro de la Unión Europea y tras la reciente promulgación y entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación Marítima de 2014, que ha supuesto una auténtica renovación de la disciplina de fuente interna sobre la materia.

El Compendio sigue fielmente los distintos capítulos del Curso, a cuyos respectivos temas se va sucesivamente remitiendo para identificar las concretas fuentes internacionales y europeas allí citadas que, en cada caso, resultan aplicables en España. Por ello, y para mejor ilustrar sobre la correlación entre una y otra obra, se reproduce al final el índice del Curso. Al propio tiempo, el Compendio relaciona y glosa las correspondientes fuentes que son fruto de la legislación de origen interno y sirven de complemento de aquéllas conforme al peculiar sistema de fuentes establecido en el art. 2 de la Ley de Navegación Marítima.

Se estima que ello pueda resultar de utilidad tanto para los juristas españoles, que podrán así disponer de una visión integrada y completa de la legislación marítima aplicable en España, como para los extranjeros estudiosos del Curso, quienes tendrán acceso a un modelo de implantación nacional del Derecho marítimo internacional.

Aprovecho esta ocasión para reiterar mi agradecimiento al editor y muy especialmente a todos los adquirentes y usuarios del Curso a uno y otro lado del Atlántico, cuya benevolencia ha hecho posible la preparación y publicación de este Compendio complementario, que ahora se pone a su disposición y cuya confianza propiciaría futuras actualizaciones de una y otra obra.

Torrelodones, 20 de febrero de 2016.

José Luis GABALDÓN GARCÍA

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO

1. CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO

En España, el Derecho marítimo comprende el conjunto de normas reguladoras de las «situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima» (art. 1.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima; *BOE*, núm. 180, de 25 de julio de 2014) (LENMAR, en adelante).

El Derecho marítimo se identifica así con el Derecho de la navegación marítima, entendiendo por esta última no sólo la que se realiza por las aguas del mar, sino también la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar y hasta el lugar donde se haga sensible el efecto de las mareas. Asimismo, y con independencia de las mareas, se considera navegación marítima la verificada por los tramos navegables de los ríos entre el mar y los lugares donde existan puertos de interés general (art. 1.2 LENMAR).

En el mismo sentido, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (texto refundido aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; *BOE*, núm. 253, de 20 de octubre de 2011) (LEPEMM, en adelante) extiende su ámbito de aplicación a las «aguas interiores marítimas españolas», las cuales «incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanente por el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general» (actualmente art. 8.1 LEPEMM).

Todos los hechos, actos o negocios jurídicos que nacen con ocasión de la navegación, bien sean antecedentes (*e. g.*, construcción del buque, contratos de fletamento o de seguro), presentes (acaecimientos durante la navegación) o consecuentes (*e. g.*, recuperación de naufragios, indemnización del seguro), constituyen el objeto de la disciplina, con independencia de la causa y finalidad buscada con la navegación (ejercicio de empresa marítima, orden público, investigación científica, recreo, etc.) y tanto si las relaciones son propias del Derecho público o del Derecho privado.

En la medida en que no contemplen normas directamente referidas al tráfico y circulación de naves, quedan fuera del Derecho marítimo las relativas a

la organización, utilización y aprovechamiento de los bienes del dominio público marítimo-terrestre y portuario, tales como el régimen de servidumbres en la costa, gran parte de la «legislación portuaria», de la «legislación pesquera» y de la «legislación minera» en cuanto a la explotación de los recursos vivos o no vivos del mar. Ello no excluye, sin embargo, todo lo relativo a la navegación, seguridad y régimen jurídico de los buques, embarcaciones o artefactos navales dedicados a las señaladas actividades.

En atención a la fuerza atractiva de las disciplinas tradicionales, el Derecho marítimo español no incluye las normas relativas a los delitos y a sus penas cometidos con ocasión de la navegación (integradas en el Derecho penal) ni la mayoría de las atinentes a la relación jurídico-privada laboral de los marinos (integradas en el Derecho del trabajo).

Según la LENMAR, sus disposiciones «no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa». Ello hace que muchas de las normas del Derecho marítimo no sean aplicables a esta clase de buques. Al respecto ha de tenerse especialmente en cuenta el Capítulo VI del Título I de la LENMAR («De los buques de Estado extranjeros», arts. 50 a 55).

La navegación por las aguas interiores no marítimas queda fuera del Derecho marítimo y se rige, en la vertiente administrativa, por la legislación reguladora del dominio público hidráulico (RDL 1/2001 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas) y por las demás disposiciones estatales o autonómicas sobre la materia (art. 2.3 LENMAR).

Las situaciones y relaciones jurídico-privadas nacidas con ocasión del transporte acuático no marítimo quedan sometidas a las normas aplicables al contrato de transporte terrestre (art. 1.601 CC y Disposición Adicional 1.^a de la Ley 15/2009, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías), mientras que la responsabilidad civil extracontractual nacida de la navegación por aguas interiores no marítimas se rige por las disposiciones del Derecho común.

2. LA AUTONOMÍA DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

En España, y a la luz de la anterior vigencia del Libro III del Código de Comercio, ha existido un continuo debate doctrinal (que no puede considerarse finalizado) acerca del particularismo, especialidad o autonomía del Derecho marítimo por relación a las disciplinas marítimas tradicionales.

Siguiendo en parte a la doctrina francesa y a la italiana, la mayoría de los autores mercantilistas han venido reconociendo el «particularismo» o «especialidad» del Derecho marítimo, pero sin llegar a afirmar su autonomía científica, la cual ha sido defendida, sin embargo, por otro sector doctrinal que ha propugnando un «tratamiento unitario y autónomo», aludiendo a la existencia de un conjunto de principios orgánicos propios y característicos de la disciplina. Y tampoco han faltado quienes han preferido constatar una tendencia hacia un Derecho más general de los transportes.

En los últimos años, la doctrina más especializada, partiendo también de la vieja idea del «particularismo», se limitaba a expresar dudas sobre la autonomía científica o sustancial en el plano dogmático, al tiempo que, de forma

pragmática, consideraba conveniente lograr la autonomía legislativa del Derecho de la navegación marítima y, a ser posible, también las autonomías jurisdiccional y didáctica, aunque sólo fuere por necesidades de especialización en las tareas jurídicas.

Tras la promulgación de la LENMAR puede afirmarse que, con independencia de las diversas teorías y posiciones doctrinales acerca de la autonomía científica del Derecho de la navegación marítima, esta disciplina posee hoy en día autonomía legislativa o formal en España, si bien sigue careciendo de autonomía jurisdiccional o didáctica. Y ello por cuanto la referida Ley agrupa, de forma orgánica y sistemática y en torno a principios y fuentes propias, el conjunto de las normas básicas reguladoras de dicho sector de la realidad económica y social.

No cabe duda de que el referido sistema de principios y la peculiar estructura de las fuentes ha venido a reforzar notablemente la largamente debatida «autonomía científica» del Derecho marítimo. Sin embargo, a diferencia de lo que sucede con las ramas tradicionales, el Derecho de la navegación marítima no cuenta con órganos judiciales específicamente dedicados a esta disciplina (en materia jurídico-privada son competentes los órganos «de lo mercantil» y en materia pública-administrativa lo son los juzgados de lo contencioso-administrativo) y tampoco dispone de departamentos o cátedras en el marco de la organización administrativa de la enseñanza superior universitaria (el Derecho marítimo privado suele impartirse como asignatura optativa dentro del Derecho mercantil y el Derecho del mar está adscrito al Derecho internacional público).

3. FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO

El sistema especial de fuentes del Derecho de la navegación marítima está prescrito en la LENMAR del siguiente modo: «1. La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia. De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiese recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común» (art. 2 LENMAR, netamente inspirado en el Código de la Navegación italiano y en la Ley argentina de la Navegación).

Consecuentemente, el orden prelativo establecido es el siguiente:

- 1) Los tratados internacionales vigentes en España y las normas de la UE reguladoras de la navegación marítima.
- 2) La legislación marítima española.
- 3) Los usos y costumbres relativos a la navegación marítima.
- 4) La aplicación analógica de las normas de la LENMAR.
- 5) El Derecho común.

3.1. Los convenios internacionales vigentes en España

La fuente más importante para el Derecho marítimo privado (y también para el público) son los convenios marítimos internacionales de Derecho uniforme, cuya mayor jerarquía normativa comporta la prevalencia de sus disposiciones frente a las normas de origen interno en el caso de contradicción.

España es uno de los Estados que más convenios marítimos internacionales ha ratificado. Entre otros muchos, es Estado parte de todos los de la OMI, del CMI y de la OIT que han quedado enunciados en el tema 7 del capítulo 1 del *Curso*.

Además, España es también Estado parte de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1969 (Instrumento de adhesión de España en *BOE* de 13 de junio de 1980), cuyas disposiciones vienen complementadas y desarrolladas por la Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales (*BOE*, núm. 288, de 28 de noviembre de 2014). Esta Ley define el «tratado internacional» como todo acuerdo celebrado por escrito entre España y otro u otros sujetos de Derecho internacional y regido por el Derecho internacional, cualquiera que sea su denominación (tratado, convenio, convención, etc.). Los tratados no deben confundirse con los llamados «acuerdos internacionales no normativos», frecuentemente denominados «Memorandos de Entendimiento» (MOU) y, asimismo, definidos y regulados en la misma Ley.

En España se sigue el llamado sistema «monista» de incorporación de los tratados, de modo que los válidamente celebrados se publican en el *Boletín Oficial del Estado* y con ello pasan a formar parte del ordenamiento jurídico interno. Sus disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma prevista en los propios tratados o de acuerdo con las normas del Derecho internacional (arts. 96.1 de la Constitución Española y 23 de la Ley 25/2014).

Los convenios marítimos vigentes en España no sólo despliegan la eficacia normativa correspondiente a su mayor rango, sino que la regulación contenida en ellos ha de ser tenida en cuenta para la interpretación de las normas de la LENMAR, dada la conveniencia de promover la uniformidad (art. 2.2 LENMAR).

3.2. Las Normas de la Unión Europea

España es Estado miembro de la UE, siendo, por tanto, de aplicación el llamado «acervo» (*acquis*), o Derecho comunitario o de la Unión (reglamentos, directivas, decisiones, etc.), que, de acuerdo con el llamado principio de «primacía», prevalece sobre las normas de origen interno en caso de contradicción.

Concretamente y en particular, todas las disposiciones de la UE referenciadas en el tema 8 del capítulo 1 del *Curso* constituyen parte integrante del Derecho marítimo español.

3.3. La legislación marítima española

La legislación española comprende las normas escritas con rango de ley (emanadas del Parlamento o por delegación de éste) y los reglamentos (dictados por los órganos de gobierno). Unas y otros entran en vigor a los veinte días de su completa publicación en el *Boletín Oficial del Estado*, salvo que establezcan una *vacatio legis* distinta (art. 2.1 CC). El texto completo de toda la legislación española está disponible y es fácilmente consultable en la red (www.boe.es).

Se denominan leyes formales, o simplemente leyes, las aprobadas directamente por el Parlamento, mientras que reciben el nombre de reales decretos legislativos las disposiciones con rango de ley aprobadas por el gobierno en virtud de delegación del Parlamento. Por su parte, los reales decretos-leyes también poseen rango de ley y son promulgados por el gobierno en casos de urgente necesidad requiriendo su posterior convalidación por el Parlamento.

Se conocen genéricamente como «reglamentos» las disposiciones dictadas directamente por el gobierno en el ejercicio de su potestad reglamentaria. Los reglamentos no pueden regular materias reservadas a las leyes ni contener normas que las infrinjan. En todo caso, la tipificación de delitos, faltas o infracciones administrativas, así como el establecimiento de penas, sanciones, tributos u otras cargas o prestaciones personales o patrimoniales de carácter público, son materias reservadas a la Ley y vedadas a los reglamentos (art. 128 de la Ley 9/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; *BOE*, núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

Los reglamentos se ordenan en distintas categorías según su respectiva jerarquía (reales decretos aprobados por el presidente del gobierno o por el Consejo de Ministros, órdenes ministeriales, resoluciones, etc.) (art. 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno; *BOE*, núm. 285, de 28 de noviembre de 1978), en su forma modificada por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (*BOE*, núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

Todos estos «reglamentos» promulgados por el gobierno y sus órganos no deben en modo alguno confundirse con los homónimos «reglamentos» de la UE, que son directamente aplicables en España y además poseen un rango superior a toda legislación de origen interno.

La legislación marítima española comprende una serie de leyes y un nutrido grupo de reglamentos. La primera fuente de la legislación marítima española es la LENMAR, extenso texto legislativo que consta de 524 artículos, diez disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y once disposiciones finales. Incluye normas de Derecho público y de Derecho privado de la navegación y se estructura en los siguientes títulos:

Título Preliminar: Disposiciones generales (arts. 1 a 3).

Título I: De la ordenación administrativa de la navegación (arts. 4 a 55).

Título II: De los vehículos de la navegación (arts. 56 a 144).

Título III: De los sujetos de la navegación (arts. 145 a 187).

Título IV: De los contratos de utilización del buque (arts. 188 a 313).

Título V: De los contratos auxiliares de la navegación (arts. 314 a 338).

Título VI: De los accidentes de la navegación (arts. 339 a 391).

Título VII: De la limitación de la responsabilidad (arts. 392 a 405).

Título VIII: Del contrato de seguro marítimo (arts. 406 a 467).

Título IX: Especialidades procesales (arts. 468 a 500).

Título X: Certificación pública de determinados expedientes de Derecho marítimo (arts. 501 a 524).

En segundo lugar, y en lo no previsto en la LENMAR, hay que estar a las leyes y reglamentos complementarios (art. 2.1 LENMAR), es decir, a la legislación constituida por todas aquellas normas jurídicas escritas que regulen precisamente relaciones o situaciones propias de la navegación marítima. En el nivel de los reglamentos es bastante profusa y adolece de un ostensible grado de dispersión.

Sin duda la Ley «complementaria» más importante es la LEP Emm. Si bien sus normas son de naturaleza pública administrativa, algunas de ellas inciden en la responsabilidad de los armadores y de otros empresarios de la navegación. Además de constituir la «legislación portuaria» del Estado, incluye materias como la clasificación de los espacios marítimos españoles, el régimen económico de las navegaciones, la administración marítima, el régimen de policía de la navegación y las infracciones y sanciones.

Otra Ley complementaria a destacar es la Ley 22/1988, de Costas (BOE, núm. 181, de 29 de julio), y su Reglamento (RD 876/2014, de 10 de octubre; BOE, núm. 247, de 11 de octubre de 2014), que contiene determinadas normas que inciden en la navegación por el dominio público marítimo-terrestre. Están también las leyes delimitadoras de los espacios marítimos españoles y de configuración de su régimen básico, las cuales serán comentadas en el Capítulo 2.

Las disposiciones complementarias de rango reglamentario son, como se ha dicho, muy numerosas, y pueden clasificarse en los siguientes grupos:

1) Los reglamentos (reales decretos, órdenes, etc.) preexistentes a la LEP Emm pero que se han dejado en vigor, especialmente el RD 1027/1989, de 18 de julio, sobre abanderamiento, matrícula y registro de buques (BOE, núm. 194, de 15 de agosto; c. e. en BOE, núm. 28, de 1 de febrero de 1990).

2) Los reglamentos dictados en desarrollo y ejecución de la LEP Emm, tales como el RD 638/2007, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos (BOE, núm. 132, de 2 de junio de 2007; c. e. en BOE, núm. 56, de 5 de marzo de 2008); el RD 1837/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (BOE, núm. 132, de 2 de junio de 2007; c. e. BOE, núm. 56, de 5 de marzo de 2008), o el RD 1516/2007, de 15 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público (BOE, núm. 283, de 26 de noviembre).

3) Los reglamentos de transposición de las directivas comunitarias, especialmente de las relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación desde buques, que irán siendo mencionados en los capítulos correspondientes.

La Disposición Final 9.^a de la LENMAR habilitó al gobierno para que, en el plazo de tres años, proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la propia LENMAR con la

LEPEMM «y con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición».

Es claro que la futura promulgación de dicho «Código» supondría un ostensible reforzamiento de la autonomía legislativa del Derecho de la navegación marítima, con los consiguientes beneficios de seguridad jurídica.

3.4. Los usos de la navegación marítima

La LENMAR enuncia «los usos y costumbres relativos a la navegación marítima» (art. 2.1 LENMAR) como fuente supletoria de la legislación marítima.

Tales usos pueden ser nacionales o internacionales, siendo relevante la distinción doctrinal entre usos normativos, interpretativos y llamados por la Ley.

Únicamente los denominados usos normativos constituyen verdadero Derecho objetivo, aplicable en defecto de norma escrita. A ellos es a los que se refiere la LENMAR y también el art. 1.3 del Código Civil: «Los usos jurídicos que no sean meramente interpretativos de una declaración de voluntad tendrán la consideración de costumbre».

Frente a ellos, los usos interpretativos poseen un simple valor contractual, en el sentido de que sirven para interpretar la voluntad de los contratantes cuando los términos del contrato presentan cierta oscuridad.

Los usos llamados por la Ley son aquellos a los que la propia Ley remite cuando regula determinadas instituciones, viniendo así a integrar la norma jurídica escrita en paridad de rango. Entre otros, la LENMAR invoca el uso para completar sus normas respectivas en los arts. 22.2 (exhibición del pabellón por los buques extranjeros), 145.2 (modalidades de explotación del buque por el naviero), 219 (licitud de la carga sobre cubierta) y 239.1 (duración del tiempo de plancha).

En España no rige para los usos el principio *iura novit curia*, por lo que éstos han de ser probados por quien los alega, salvo que las partes estén conformes con su contenido y existencia (*vid.* art. 281.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil).

3.5. La aplicación analógica

Si bien la analogía no es una verdadera fuente del Derecho, sino una técnica o criterio de aplicación de las normas jurídicas (art. 4.1 CC), la LENMAR ha previsto dicha técnica para suplir las lagunas de la legislación marítima y de los usos marítimos (art. 2.1 LENMAR).

Ello sin duda comprende tanto la *analogia legis*, es decir, la aplicación analógica de otras normas de la LENMAR cuando éstas no contemplen el supuesto de hecho específico pero sí otros semejantes en los que se aprecie identidad de razón, como la *analogia iuris*, o aplicación analógica de los principios del Derecho de la navegación marítima deducibles de la LENMAR.