

Elena SÁEZ ARJONA

Resumen: La prestigiosa revista fundada por el profesor Ignacio Arroyo, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, en el año 1981, se compone de 33 tomos con una extensión de unas 800 páginas por cada volumen. Concretamente, el presente tomo cuenta con 830 páginas. Cada entrega anual de esta publicación periódica abarca el estudio del Derecho marítimo en su amplio sentido como conjunto de relaciones jurídicas referidas al mar y lo marítimo. Asimismo, incluye los aspectos privados, públicos, nacionales, internacionales, penales, procesales, administrativos deportivos y pesqueros.

Palabras clave: Arrendamiento marítimo, STS de 9 de julio de 2015, Sector naval, Res Cogitans, Ignacio Arroyo.

El presente volumen se divide en diez secciones. La primera sección está dedicada a la doctrina. Comienza con un artículo elaborado por Ignacio Arroyo y José-Alejo Rueda Martínez que lleva por título «La nueva regulación del denominado contrato de arrendamiento náutico de la Ley de Navegación Marítima». La navegación de recreo o deportiva es una parte especial del Derecho Marítimo regulada en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, de forma específica (Capítulo V del Título IV, arts. 307 a 313) regida por un conjunto de normas referidas a la navegación marítima con finalidad deportiva o recreo y caracterizada por la ausencia de ánimo de lucro¹. La especialidad reside precisamente en que las normas que la integran no se corresponden con los postulados del derecho marítimo tradicional mercantilista y orientado a desarrollar actividades con finalidad económica y no de recreo. Sin embargo, en atención a una petición reiterada del sector español de la náutica de recreo y la creciente importancia de la náutica deportiva ha sido recogida en la LNM. Desde este enfoque, el primer artículo doctrinal analiza la regulación del denominado «contrato de arrendamiento o charter náutico» como una de las modalidades contractuales de mayor importancia práctica, toda vez que en el ámbito de las actividades náuticas ocupan un lugar preponderante los contratos de arrendamiento de embarcaciones de recreo, denominados chartering deportivos. El trabajo interpreta brillantemente la regulación legal apoyándose en los pactos entre partes en contratos-tipo. Atendiendo a su concepto definido en el artículo 307 de la LNM, los autores se inclinan por considerar que se trata de un contrato de arrendamiento de buques o embarcaciones de recreo. En segundo lugar, de la redacción legal, entienden que existe un aspecto obligacional en el charter náutico por hallarse implícita en la mente del legislador la circunstancia de que el arrendador se obliga a ceder o poner a disposición del arrendatario una embarcación. En tercer lugar, consideran que la finalidad ha de ser exclusivamente deportiva o de recreo relacionada directamente con el turismo y comprendiendo actividades náuticas para el ocio y el deporte, de ligero alcance, así como de largo recorrido. Siguiendo con los elementos personales: arrendador, o

empresa de charter y arrendatario, los autores subrayan la dificultad planteada ante la posible limitación de la responsabilidad de las embarcaciones de recreo, entendiendo que las empresas de chartering gozan de limitación ya que la actividad de arrendamiento náutico la proporciona un empresario (una SA o SL) y al hecho de que la LNM entiende por armador la persona que conste como dueño en el Registro de Bienes Muebles o en el Registro de Buques y empresas navieras, sin que se admita prueba en contrario en el caso de las embarcaciones de recreo. Se hallan muy distantes de abrazar la doctrina del Tribunal Supremo en la sentencia de 6 de mayo de 2015 (Sala de lo Civil, Sección 1ª). El Tribunal Supremo interpreta la Convención de Londres de 1976 y el Protocolo de 1996 sobre la limitación de responsabilidad en reclamaciones nacidas de Derecho Marítimo resolviendo que los propietarios de un yate no pueden limitar su responsabilidad basándose en el artículo 2 de dicha Convención². Se ponen de manifiesto las formalidades administrativas que deben cumplir las personas naturales o jurídicas que desarrollen el negocio de arriendo de embarcaciones, equipos y materiales destinadas a actividades marítimo-turísticas de recreo. A tenor de lo dispuesto en la Orden de 4 de diciembre de 1985, sobre Autorizaciones para actividades marítimas turístico-deportivas, las personas físicas o jurídicas, deberán obtener previamente y con referencia a cada una de las embarcaciones que utilicen, las correspondientes autorizaciones de la autoridad marítima de la provincia, expedidas por dos años, en que se hallen situados los puertos-base donde pretendan realizar sus actividades. A la autorización se debe acompañar: a) certificado de hallarse vigente el seguro de accidente, en vigor, amparando a las personas embarcadas; b) justificante de encontrarse su propietario al corriente del abono de los impuestos vigentes que por la explotación del negocio corresponda; c) en el caso de tratarse de personas o entidades extranjeras, la tarjeta de residencia para extranjeros.

Seguidamente, se proceden a analizar los elementos reales: la definición y régimen jurídico de los buques deportivos y las embarcaciones de recreo. En este sentido, el buque deportivo se define por su finalidad o destino, siendo una actividad deportiva o de recreo sin ánimo de lucro. Por su parte, las embarcaciones deportivas con fines lucrativos deben incluirse en la Lista Sexta y han de inscribirse en el Registro de Matrícula de Buques y Empresas Marítimas, de conformidad con el art. 4.1.f) del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Aquellas que sean explotadas sin finalidad económica, se registran en la Lista Séptima. Se entiende por embarcación de recreo en el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de embarcaciones de recreo en las Listas Sexta y Séptima del Registro de Matriculación «toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora entre 2,5 y 24 metros medidas según los criterios fijados en el apartado hh) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de ocio. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sean utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo». El proceso de abanderamiento es común para todo buque y se lleva a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante. Es preciso puntualizar que en nuestro país la normativa sobre la navegación deportiva se centra en el sector de la náutica de recreo (hasta 24 metros de eslora) puesto que, el mercado de los grandes yates es un sector aún sin explotar en España. De hecho, la mayoría de los grandes yates se han construido en los astilleros de Italia³, Reino Unido y Francia.

El arrendamiento náutico se trata de un contrato consensual y no formal, además debido a su brevedad, no es frecuente la solicitud de inscripción registral para ser oponibles frente a terceros. Centrados ya en el régimen jurídico, la Ley contempla dos modalidades de contrato. El arrendamiento náutico sin dotación y con dotación. En el primero el arrendador «cede» al arrendatario del buque la posesión de éste, por tanto, hay un traslado posesorio. Se rige por las disposiciones contenidas en el Capítulo V, artículos 307 a 313, por las normas aplicables al contrato de arrendamiento de buques y por pactos libremente convenidos por las partes. En el segundo caso, con dotación y, por ende, sin traslado posesorio, el arrendador pone «a disposición» del arrendatario. Se regula también por los mismos preceptos antedichos, y por lo previsto en el artículo 210, ya que estamos ante un contrato de puesta a disposición para fines distintos del transporte de mercancías y por los pactos libremente convenidos por las partes.

Al respecto, los autores abordan el problema del carácter imperativo de las normas. Es significativo resaltar que las normas del Capítulo V tienen carácter imperativo, a diferencia del arrendamiento general. Sin embargo, dado que el carácter imperativo viene referido a los preceptos contenidos en los artículos 307 a 313, los autores se plantean si la remisión a la norma de arrendamiento de buques y a la de fletamento implica de modo indirecto otorgar un carácter imperativo a todo el articulado ya que, rigen «en defecto» de dicha normativa. Entienden que, al carecer la normativa sobre el arrendamiento de buques (aplicable de forma supletoria al arrendamiento náutico sin dotación), de índole imperativa (salvo el carácter imperativo establecido en el artículo 192.3) tampoco se ha de extender al arrendamiento náutico. La misma postura mantienen respecto de los preceptos sobre fletamento aplicables de forma supletoria al arrendamiento náutico con dotación⁴.

En lo atinente a las obligaciones de las partes, el arrendador está obligado, en primer lugar, a entregar el buque o ponerlo a disposición del arrendatario en la fecha pactada. De no hacerlo, deberá pagar al arrendatario la cantidad para tal caso estipulada o, en su defecto, una cantidad proporcional al retraso ocasionado. La LNM ha previsto los efectos del retraso en la entrega del buque o embarcación en el artículo 309. Si fuese superior a cuarenta y ocho horas, además de la indemnización, el arrendatario podrá optar entre la resolución del contrato o ampliarlo por un tiempo equivalente al retraso.

En segundo lugar, en lo que a la entrega del buque se refiere, los autores con base en la SAP de Barcelona (Sección 13^a) de 14 de mayo de 2008, defienden que el arrendamiento comprende sus partes integrantes y pertenencias, pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario (ex artículo 62. 1º LNM). La especificidad del arrendamiento náutico reside respecto a la entrega del buque en su cesión en buen estado de navegabilidad considerándose una obligación esencial del contrato que, recae sobre el arrendador con carácter imperativo respondiendo frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad a menos que, pruebe que el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable o haya pacto de exoneración (artículo 192 LNM). Además, en el arrendamiento con tripulación, el patrón y, en su caso, los demás miembros de la dotación, seguirán las instrucciones del arrendatario en cuanto al empleo del buque dentro de lo pactado, siempre que ello no ponga en riesgo la seguridad a bordo o de la navegación, en cuyo caso prevalecerá el criterio profesional del patrón, estando obligados

tanto el arrendatario como sus acompañantes a seguir las correspondientes órdenes o indicaciones impartidas por aquél (artículo 310 LNM).

Los seguros obligatorios que establece la LNM son exclusivamente dos, a saber: el seguro de responsabilidad civil por contaminación y el seguro por daños durante el transporte de pasajeros. El capítulo V estatuye en su artículo 312 que el arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, un seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos que se prevén reglamentariamente⁵ y de conformidad con lo establecido en el artículo 4646. Es decir, tanto el arrendamiento náutico de un buque como el arrendamiento náutico de una embarcación de recreo o deportiva (deberán regirse por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario). Asimismo, el artículo 254 TRLPEMM establece la obligatoriedad de las empresas navieras de tener asegurada la responsabilidad civil que pudieran incurrir con ocasión de explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Finalmente, respecto a la prescripción de las acciones derivadas del contrato de arrendamiento náutico, el plazo es de un año contado desde la fecha de la terminación del contrato o del desembarque definitivo del arrendamiento y de sus acompañantes, si fuera posterior (artículo 313 LNM). Subrayan los autores que la brevedad del plazo es un factor determinante en el tráfico marítimo.

Ignacio Arroyo, junto con José-Alejo Rueda Martínez, son los coautores del artículo que aborda la cuestión de la limitación de la responsabilidad de los transportistas y otras cuestiones de naturaleza procesal con especial referencia a la Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de julio de 2015.

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías actualizó el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre por carretera y ferrocarril contenido hasta entonces en los artículos 349 a 379 del Código de comercio de 1885. La LCTTM define el contrato de transporte (terrestre) de mercancías como aquél en virtud del cual el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro, mediante la utilización de medios mecánicos de transporte terrestre con capacidad de tracción propia, y a ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato (destinatario). Como subrayan los autores, la LCTTM sigue anclada en la noción de culpa sin tener en cuenta las corrientes objetivas que, como el análisis económico de derecho, direccionan para el transporte también una responsabilidad por causa o por riesgo (riesgo de la empresa de transporte) imputable al porteador. Antes de la formulación de la noción de responsabilidad objetiva, la historia del derecho de daños se ha basado en la noción de culpa o negligencia regulándose desde sus inicios en la época de la Codificación hasta nuestros días. En el Derecho romano –especifican los autores–, el porteador asumía tres obligaciones, a saber: la obligación del traslado o desplazamiento del origen al destino, la obligación que deriva del depósito custodiando las mercancías para que fuesen entregadas en el mismo estado sin deterioro y la obligación de puntualidad respondiendo por retraso⁷.

No obstante, el sistema de responsabilidad por culpa no termina en la defensa o no de la negligencia, porque las normas procesales sobre la carga de la prueba tienen su consecuencia directa en la distribución legal del riesgo entre cargador y porteador. La existencia o no de la culpa es el elemento clave de confirmación de la responsabilidad «la ley puede establecer la presunción de culpa del porteador mientras las mercancías están en su poder. O viceversa, exigir siempre al titular de la mercancía la prueba no sólo del daño sino el dolo o negligencia del transportista» (p. 77). La LCTTM establece un régimen de responsabilidad subjetiva del porteador terrestre de mercancías; respondiendo por pérdida total o parcial, avería o daño y retraso en la entrega de éstas, quién en su caso, habría de probar la concurrencia de una causa que le exonere de dicha responsabilidad. La responsabilidad del porteador se extiende desde el momento de la recepción de las mercancías para su transporte (ex recepto) hasta el de la entrega en destino. «Siendo ello así, la regla res perit domino no pierde su virtualidad pues sobre al porteador al no ser el dueño, sólo le gravará una responsabilidad por custodia (ex recepto)» (p. 76)

En sus conclusiones –a modo de recapitulación crítica– los autores aplauden el fallo de la Sentencia por ser la primera que se pronuncia interpretando y aplicando la LCTTM. En segundo lugar, estiman razonable la duración de los tres procesos, aunque mejorable. Subrayan que el TS aplica correctamente el conjunto de artículos que componen la naturaleza de las obligaciones tipificando la prestación del porteador como una obligación de medios, no de resultados. Del mismo modo, aplauden el acierto del Tribunal en la aplicación del artículo 57 LCTTM bajo la fórmula «causar daños que, sin ser directamente queridos, son consecuencia necesaria de la acción». Finalmente, coinciden con el TS reconociendo legitimación activa al destinatario, dada su condición de titular de la mercancía, pero discrepan con el fallo en materia de costas.

El tercer trabajo doctrinal denominado «Las formas de intervención pública sobre el sector naval y la Ley 4/2010, de 23 de junio, de fomento del sector naval en Galicia: su papel institucional en el marco del Derecho económico» corre a cargo del profesor José Luís García-Pita y Lastres. En referencia a la construcción naval, las actividades económicas⁸ privadas y la acción de los Poderes Públicos, debemos partir obligatoriamente de la Ley 14/2014, de 24 de julio de 2014, de Navegación marítima que regula el «Contrato de construcción naval» sobre embarcaciones y artefactos navales. En ella se aprecia, como apunta el García-Pita y Lastres, cierta «discordancia –lógica– entre sistemática y contenido: la primera parece presentar al contrato de construcción como un modo de adquisición de la propiedad de buques [...] lo que situaría el problema en la perspectiva del Derecho de cosas. Pero es evidente que la esencia misma de la figura no pertenece al ámbito del Derecho de Bienes... sino al ámbito del Derecho de Contratos: es posible que la construcción de un buque, en virtud del contrato de construcción, sea un modo de adquirir su propiedad... pero, en sí mismo, el Contrato de Construcción de buques es un contrato» (p. 100). La respuesta se halla en la diferencia entre «construcción» y «contrato de construcción», es decir, sosteniendo o bien, que la construcción de un buque es un modo de adquisición originaria o bien derivativa. Para el A. la construcción debe ser un modo de adquisición originario. Dicha postura le lleva a centrarse en la distinción entre construcción en sentido económico y en sentido jurídico. La LNM no regula la construcción «por economía», ni tampoco la prohíbe. La construcción del buque, se desarrolla en el marco de una relación jurídica anterior, a través de la cual el «constructor se compromete a construir

para otro [el Comitente o Dueño]; una relación contractual entre Astillero y el Comitente que le encarga la construcción –el Contrato de Construcción–, por cuya virtud el constructor se obliga, mediante precio, a construir un buque por cuenta ajena y entregarlo al Comitente [art. 108, núm. 1, LNM] (p. 107).

España ya cuenta con una tradición de ayuda a la explotación armadora y a la construcción naval y su adecuación a la normativa procedente del Derecho de la Unión europea, más concretamente las «Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo»⁹. A nivel estatal, el sistema de ayudas a la construcción naval aparece recogido en el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de crédito para la construcción de buques, que deroga el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval. El Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación, que deroga el anterior Real Decreto 1511/2005, de 19 de diciembre, que había adoptado a su vez la normativa española sobre ayudas a la construcción naval a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. La Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre de 1994, por las que se aprueban las normas de aplicación del Fondo de Reestructuración del Sector de la Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación, que establece el procedimiento y los criterios de aplicación de las ayudas de I+D e innovación. Las aplicaciones del fondo de reestructuración son destinadas a subvencionar la realización de actuaciones de I+D e innovación, potenciando la capacidad competitiva del sector de la construcción naval, así como la diferenciación tecnológica de los procesos y productos. De acuerdo a la Comunicación de la Comisión 42410 (2015/PN) de 11/08/2015, el régimen de ayudas I+D+i a la construcción naval para el periodo 2016-2020, está sujeto al Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado¹⁰.

El sector naval de Galicia es objeto de la acción interventora de los Poderes Públicos. Aunque el ordenamiento jurídico no prevé la nacionalización del sector naval, la intervención pública se limita a las actividades administrativas de policía, Servicio Público y Fomento. La L.Fom.SecNav.Gal./2010 es una norma que hace referencia esencialmente a la construcción naval y reparación naval, con el fin de promocionar, a través de una política de fomento, constituyéndose como una Ley de contenido jurídico-administrativo de signo intervencionista, atendiendo a «las exigencias del «Principio de legalidad» de la actuación administrativa que rige igualmente la de fomento» (p. 102). La L.Fom.SecNav.Gal, se autocalifica como una Ley «de fomento», refiriéndose al sector naval y no una Ley «de ordenación». El autor subraya que «Si la L.Fom.SecNav. se autocalifica como «de fomento», ello supone –«quasi a contrario»– que dicha Ley no ha querido establecer un régimen de policía administrativa, ni tampoco de servicio público» (p. 109). Asimismo, matiza que no se trata de una Ley «de fomento» ni «sobre el fomento» sino una Ley «para el fomento» porque –a su juicio– fomenta el sector Naval de Galicia, y las actividades empresariales al facilitarles la financiación que requieren. No es una Ley «de ordenación» a pesar de que la Comunidad Autónoma de Galicia tiene atribuidas competencias sobre aspectos relacionados con el Derecho Marítimo De hecho, la

Comunidad gallega posee ciertas disposiciones de Derecho administrativo pero no marítimo, normas de ordenación con fuerte proyección sobre el sector naval como en el caso de la Ley autonómica núm. 9/2004, de 10 de agosto de 2004, de Seguridad industrial de Galicia [LSegInd.Gal.]; la Ley 13/2011, de 6 de diciembre de 2011, reguladora de la Política industrial de Galicia [LPol.Ind.Gal.]. Ésta última con un carácter de fomento y de ordenación sectorial promulgada en el contexto de crisis industrial de la primera y segunda década del siglo XXI porque, tampoco la Comunidad autónoma fue ajena a la crisis financiera que comenzó en el 2008 y donde el sector de la industria se vio seriamente afectado. Ante dicha circunstancia, el artículo 1º de ésta Ley establece su objeto que no es otro que «determinar los órganos y entidades del sector público autonómico competentes para la planificación y promoción de la actividad industrial, disciplinar el régimen jurídico de los clústeres en cuanto agentes del sector privado singularmente relevantes en el ámbito de la actividad industrial y diseñar los instrumentos precisos para la eficaz y eficiente realización de las actividades de planificación y promoción en el ámbito de las competencias que el Estatuto de autonomía atribuye a la Comunidad autónoma de Galicia». Se trata de una Ley de signo intervencionista y de proyección sobre el sector, aunque no es propiamente una norma de Derecho Marítimo.

La L.Fom.SecNav.Gal es considerada por el A. como una ley «sobrepasada» por la LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011, debido a que esta segunda resulta más ambiciosa y en lo que a sus aspectos promocionales se refiere, mejora a la anterior, «presenta un carácter, a la vez promotor o de fomento, y de ordenación sectorial, hasta el punto de que –en comparación con esta última– la L.Fom.SecNav.Gal resulta ser una disposición mucho más programática que de propio y estricto fomento; una tarea en la que muy bien podría considerarse superada por la Ley de 2011; mucho más ambiciosa y extensa –42 artículos; 3 Disps.adics., Una derogatoria y 3 finales–, que entre otras cosas– reguló el sistema de «clústeres», haciéndolos, a ellos mismos, objeto directo de un intervención promocional» (pp. 148-150). La Ley LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011 los regula por vez primera caracterizados en el artículo 1º como «agentes del sector privado singularmente relevantes en el ámbito de la actividad industrial» y definidos en el art. 2º, apdo. f) como «organismos que vinculan a diversas, o entidades vinculadas con las mismas, como centros de formación o unidades de investigación que operan en un sector determinado y en el ámbito de una o varias actividades industriales fuertemente relacionadas entre sí por la existencia de clientes, procesos, conocimientos o tecnologías comunes» siendo el fin esencial de dichos organismos «colaborar para lograr objetivos comunes, singularmente en el desarrollo de proyectos que contribuyan a la creación, acumulación y difusión de conocimiento; en la mejora de la productividad, a través de una mayor especialización y complementariedad entre las actividades de sus asociados; en la innovación, a través de la investigación conjunta; y en la promoción de la visibilidad, importancia estratégica y buena imagen de su ámbito». Existe un «clúster naval» (AVLUNAGA) que agrupa a más de 100 empresas: desde astilleros a ingenierías, pasando por empresas proveedoras de bienes de equipo y suministro, empresas del metal y certificadoras, siendo, según la LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011 «agentes implicados en el diseño y la ejecución de la política industrial». Es innegable el carácter asociativo de los «clústeres»; así la LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011 les dedica todo un Capítulo V, del Título II a su naturaleza y nos revela en su artículo 16, núm. 1 cómo se crean: «se constituirán de acuerdo con lo establecido en la legislación sobre asociaciones» y en su art. 16 núm. 2, apdo. c) que «no tendrán ánimo de lucro».

La sección de doctrina se cierra con un artículo que analiza las operaciones de aprovisionamiento de combustible (Bunkering operations) en el caso «The res Cogitans» y los comentarios de un jurista del Civil Law a propósito de la Sentencia de la Corte Suprema del Reino Unido de 11 de Mayo de 2016¹¹. Aunque se trata de una sentencia criticada y calificada de extraña y sorprendente, en sus conclusiones subraya que merece desde el punto de vista procedimental su aprobación por la celeridad en que se ha resuelto el litigio, así como en el procedimiento y el sistema de petición de apelación. Asimismo, destaca que, de haberse cumplido en tiempo y forma los contratos entre la sociedad O.W. Bunker Malta Ltd. (OWBM) y los propietarios de la compañía Product Shipping & trading, S.A. (PST) y entre Rosneft Marina (UK) Ltd. (RMUK) y OW Bunker12 & Trading A/S (OWBAS), la propiedad de los bunkers habría pasado en cadena, desde el proveedor físico RNB, hasta el primer solicitante del abastecimiento. «Consecuentemente, la adquisición de la condición de propietario hubiese operado a través de una cadena válida de adquisiciones basadas en una iusta causa adquirendi» (p. 183). Las circunstancias del caso no dejan dudas de que el contrato posee unas singulares características, es por ello que la transmisión de la propiedad no era el objetivo esencial del contrato «debido al efecto combinado de la cláusula ROT; del periodo de crédito otorgado al comprador para consumir los bunkers durante dicho periodo de tiempo». Consecuentemente, y sabiendo que el contrato entre OWBM y PST es un negocio jurídico sui generis distinto al contrato genuino de compraventa regulado en la SOGA1979, apoya por entero el fundamento de Lord Mance¹³. La sentencia mantiene que un contrato para el aprovisionamiento de combustible a buques (bunker) no puede considerarse como un simple contrato para trasladar la propiedad de dicho carburante, al que se le aplicaría la s. 2 (1) de la Sale of Goods Act 1979 sino como un contrato sui generis que permite el consumo del producto antes de su pago y la transferencia de la propiedad del remanente al final del periodo de crédito. Y es que, incluso si el proveedor del carburante hubiese sido obligado a hacer esa transferencia al final de dicho periodo, el contrato no podría ser considerado como un contrato de compraventa.

La segunda sección de este tomo del Anuario de Derecho Marítimo comprende tres trabajos: el primero aborda del marco jurídico del sistema portuario peruano y el rol de la Autoridad Portuaria Nacional a cargo de José Antonio Pejovés Macedo, profesor de Derecho marítimo en la Universidad de Lima y profesor en los Programas de Capacitación Portuaria de la UNCTAD y de la OIT. El segundo centra la cuestión en la remuneración en el salvamento marítimo con nota a la STS (Sala de lo Contencioso) de 14 de octubre de 2014, desarrollado por Ramón Morral Soldevilla. Sentencia en la que se aborda una de las dos cuestiones más habituales sobre auxilio de buques, esto es, la primera consistente en determinar si concurre la situación de peligro para afirmar o rechazar la calificación del servicio de salvamento marítimos (que no se plantea en la sentencia) y la segunda consistente en determinar el monto de la remuneración, que es únicamente lo que se dilucida en dicha sentencia. El tercer trabajo aporta unas notas referidas a algunos vehículos de la navegación no contemplados en la Ley de Navegación Marítima, concretamente los hidroalas y los aerodeslizadores con el fin de fijar cual sea la naturaleza jurídica de dichos vehículos.

La tercera sección se dedica a ofrecer un panorama del Derecho comparado donde se recoge legislación, jurisprudencia y bibliografía de interés de los siguientes países: Argentina por Elías F. Bestani y Rocío Beccar Varela; Dinamarca por Anders Amstrup Fournais y Frederik Ekkert Knudsen; España por Ignacio Arroyo; Francia por Philippe Delebecque; Grecia por L. I Athanassiou y Tr. Stavrakidis, Italia por Stefano Zunarelli y Alessandra Romagnoli; Malta por Norman A. Martínez Gutiérrez y Daniel Aquilina; Perú por José Antonio Pejovés Macedo; Portugal por M. Januário da Costa Gomes; Reino Unido por Johanna Hjalmarsson, Chenxuan Li, Viktor Weber y Suecia por Hugo Tiberg.

La cuarta sección está dedicada a los organismos nacionales e internacionales relacionados con el tráfico marítimo a cargo de Daniel Boyeras Schumann, Pedro Jesús Baena Baena, Ignacio Arroyo y Mireia Solé Gil. La Legislación y Crónica parlamentaria ocupa la sección quinta con las reseñas de Elena Boet Serra. Por su parte, las reseñas de las sentencias del Tribunal Supremo dictadas durante 2014 y de las sentencias de las Audiencias Provinciales dictadas durante el año 2014 ocupan la Sección sexta y están elaboradas por María Teresa Gómez Prieto. La Séptima sección comprende un conjunto de crónicas y noticias, a saber: Debates y coloquios del Propeller Club de Bilbao en 2016; la quiebra de Hanjin Shipping; alianzas y fusiones en el sector naviero; el tema de la contaminación marítima; la construcción del primer barco híbrido de España, el naufragio del buque Kim Nirvana; la anulación por el Tribunal Supremo de dos multas de Competencia a Trasmediterránea por importe de 48 millones de euros; el III Congreso Internacional de Derecho Marítimo; el Premio Internacional Marítimo, el nombramiento de la Vicepresidenta del CMI Johanne Gauthier como Magistrada de la Corte Federal de Apelaciones del Canadá y del profesor Luis Cova Arria como Presidente de la Academia de Ciencias Morales, Políticas y Sociales de Venezuela respectivamente. La octava sección recoge la Sentencia de la Corte Suprema del Reino Unido, de 11 de mayo de 2016, el caso «Res Cogitans» y el Acuerdo de Salvamento turco (Turks) 2015. La novena sección recopila bibliografía con dos reseñas del libro dirigido por Ignacio Arroyo y José-Alejo Rueda Martínez, Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2016, 1576 páginas, elaborado por Carlos Górriz López y Pedro Jesús Baena Baena respectivamente, así como noticias de libros y revistas. El volumen se cierra con un índice que abarca la décima y última sección.

References

1. *Durante el periodo de elaboración del segundo proyecto anterior a la aprobación definitiva de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, más concretamente en la feria de la náutica deportiva de Barcelona, con la colaboración de la Asociación Española de Empresas de Charter, la colaboración de Carlos San Lorenzo (ANEM) y Luis Miguel Guérez se elaboró un concepto de lo que se entendería por navegación deportiva como «aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizada por más de 12 personas, sin contar con su tripulación, y que no se siga una ruta fija». Vid. Julio Carlos Fuentes Gómez, et al., Comentarios a la Ley de navegación marítima, Dykinson, Madrid, p. 40.*

2. *Vid. el comentario a esa Sentencia magistralmente argumentado por Anna Mestre,*

«Limitación de responsabilidad de las embarcaciones de recreo: un debate abierto (comentario y revisión de la Sentencia del Tribunal Supremo 241/2015, de 6 de mayo de 2015)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXXII, 2016, pp. 287 a 293. La autora subraya que la LNM excluye de forma expresa del ámbito de aplicación de la limitación de responsabilidad a los artefactos navales y plataformas fijas «sin excluir los yates de la aplicación de la Convención. En efecto, de un lado, los artículos 56, 57, 58 y 59 de la Ley, definen el concepto de buque, yate, artefacto naval y plataforma fijas. No obstante, al considerar el ámbito de aplicación (art. 394.2) de la limitación de responsabilidad, la ley excluye expresamente a artefactos navales y plataformas fijas –solamente– pero no excluye su aplicación a los yates. En consecuencia, los yates y embarcaciones no están excluidos del ámbito de aplicación de la limitación de responsabilidad de La ley de Navegación Marítima», *Ibidem*, p. 293.

3. Vid. más ampliamente el estudio sobre la armonización normativa ante el reto de las nuevas infraestructuras destinadas a las embarcaciones de recreo por Rita Tranquilli Leali, «Le infrastrutture portuali destinate alla nautica da diporto dopo trenta anni», *Diritto dei Trasporti*, vol. I, 2017, pp. 117 a 135.

4. Otro sector de la doctrina entiende que todo contrato de arrendamiento náutico puede quedar sujeto al régimen imperativo propio de los contratos de consumo toda vez que, el arrendamiento tenga dicha condición y el arrendador sea un empresario, siendo especialmente relevante dicha normativa de protección especial del consumidor en la modalidad de arrendamiento náutico con dotación pensados para contratos de prestación de servicios, así como la prohibición por abusiva, de toda cláusula que pretenda la exclusión de la responsabilidad del arrendador (empresario), por daños, muerte, o lesiones causadas al usuario por acción u omisión de aquel (art. 86.2 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios). Vid. José Luis Gabaldón García, *Compendio de Derecho marítimo español. Comentario al Curso de Derecho marítimo internacional*, Madrid, Marcial Pons, 2016, p. 164.

5. Los términos reglamentarios son los regulados en el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo y deportiva.

6. Un sector de la doctrina no comparte la técnica legislativa utilizada por el legislador empleada en el abordaje de las responsabilidades civiles marítimas toda vez que, adolece de ausencia de desarrollo de un apartado específico sobre los seguros de responsabilidad civil obligando al lector a leer el texto íntegro de la LNM para conocer cuales sean los seguros obligatorios de responsabilidad civil «una breve enumeración en el artículo 464 de la LNM cuando aborda los seguros de responsabilidad obligatorios hubiera sido sencilla a la vez que de gran ayuda, pues permitiría, por ejemplo, determinar fácilmente cuál es el seguro obligatorio al que se hace referencia en el artículo 312 cuando la LNM aborda el contrato de arrendamiento náutico». Vid. Julio Carlos Fuentes Gómez, et al., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dykinson, Madrid, p. 402.

7. El estudio de María Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el 'Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum': entre las 'utilitas contrahentium' y el desarrollo comercial*, Madrid, Editorial Dykinson, 2007, espec. pp. 33 y sigs. *Passim*, hace patente en el sistema clásico de responsabilidad contractual la caracterización de la responsabilidad objetiva, observándose la responsabilidad de *nautae*, *caupones*, y *stabularii*, como una responsabilidad *sine culpa e in solidum* permitiendo la reintegración del valor de la mercancía a quien contrajo un *receptum* (elemento subsumido en el contrato realizado tácitamente con la simple aceptación de las mercancías) y los *negotiatores*.

8. Para un análisis sobre las inversiones marítimas y distintos modelos de estrategias de inversión puede consultarse *International Maritime Transport. Perspectives*, edited by Heather Leggate, et al., Taylor and Francis Group, London y New York, 2005, pp. 3-36; Helen B. Bendal y Alan F. Stent, «Investment strategies in market uncertainty», *Maritime Policy & Management*, volume 30, Issue 4, 2003, pp. 293-303; «Maritime investment strategies with a portfolio of real options», *Maritime Policy & Management*, volume 34, Issue 5, 2007, pp. 441-452; Ioannis N. Lagoudis, et al., «Port Investment Strategies under Uncertainty: The Case of a Southeast Asian Multipurpose Port», *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, volume 30, Issue 3, 2014, pp. 299-319.

9. Para contribuir al conjunto de la actividad económica, la Comunicación de C (2004) 43 de la Comisión Europea establece lo siguiente: «Las industrias marítimas están indisociablemente vinculadas al transporte marítimo. Esta complementariedad es un argumento importante en favor de medidas positivas que tengan como finalidad el mantenimiento de una flota dependiente de armadores comunitarios. De hecho, el transporte marítimo es uno de los eslabones de la cadena del transporte en general y de la cadena de las industrias marítimas en particular, por lo que las medidas destinadas a mantener la competitividad de la flota europea también tienen repercusiones en las inversiones en tierra de las industrias marítimas conexas y en la contribución de los transportes marítimos a la economía de la Comunidad en su conjunto y al empleo en general».

10. Vid. <https://www.minetad.gob.es>. A partir del 30 de junio de 2014, cuando concluye el Marco aplicable a las ayudas a la construcción naval de la Unión Europea, estas ayudas quedan sometidas en España y en los demás Estados de la UE a las directrices sobre ayudas de ámbito general, a saber: Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para 2014-2020, y Marco sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación.

11. Vid. la sentencia puede consultarse en *European Transport Law*, vol. LI, no. 4, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 365-388.

12. Sobre la Sociedad de Combustibles OW Bunker, que era en ese momento el proveedor del combustible más grande del mundo y que ahora está insolvente, véase Johannes Grove Nielsen and Camila Søgaaard Hudson «What if? OW Bunker», *European Transport Law*, vol. LI, No. 2, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 153-169; Elena Sáez Arjona, «European Transport Law, vol. LI, No. 2, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 131-236», en *Revista europea de derecho*

de la navegación marítima y aeronáutica, XXXIII, Nueva Serie, V [2016], Gunzenhausen (Baviera), pp. 134-139; Jingchen Xu, «A Protective Method for Vessel Owners Following the Collapse of O.W. Bunker: The Second Circuit Approval of Interpleader Actions in Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft v.U.S. Oil Trading», Journal of Maritime Law & Commerce, vol. 47, Issue 3, 2016, pp. 389-403.

13. «59. In the result, I conclude that, on the assumed facts: i) the contract between OWBM and the Owners was not one of sale, but sui generis. 60. Had I concluded on the other hand that the contract was one of sale, I would, again on the assumed facts, have held that sectio 49 of the Sale of Goods Act was also no bar to a claim by OWBM to payment of the agreed Price», European Transport Law, vol. LI, n. 4, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 387-388.