**DERECHO MERCANTIL**

**TEMA 39**

**EL DERECHO MARÍTIMO. EL BUQUE. LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN. REFERENCIA A LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.**

**EL DERECHO MARÍTIMO.**

El concepto legal del derecho marítimo la recoge el artículo 1 de la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014, que afirma que su objeto es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

Conforme a su artículo 2, tal 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 pudiere recurrir a la analogía se aplicará el derecho común.

Las principales normas complementarias son las siguientes:

1. El texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 5 de septiembre de 2011.
2. La Ley de Costas de 28 de julio de 1988.
3. La Ley sobre Mar Territorial de 4 de enero de 1977.
4. La Ley sobre Zona Económica Exclusiva de 20 de febrero de 1978.
5. La Ley sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos de 24 de diciembre de 1962.
6. El Real Decreto de 3 de diciembre de 1999, que crea el Registro de Bienes Muebles y, como sección del mismo, la de buques y aeronaves.
7. El Real Decreto sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo de 28 de julio de 1989.

Dentro de las normas internacionales, destacan especialmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre1982, ratificada por España en 1996, y el Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993. No obstante, al igual que en otros ámbitos del comercio internacional, presentan gran importancia las normas de *soft law*, como los contratos-tipo del Consejo Marítimo Internacional, las condiciones generales de la contratación conocidas como reglas de York y Amberes o los *INCOTERMS* de la Cámara de Comercio Internacional.

Por último, las notas que caracterizan al derecho marítimo son su universalidad e internacionalización, su carácter eminentemente dispositivo, el fuerte intervencionismo de los Estados y el particularismo de algunas de sus instituciones.

**EL BUQUE.**

Los vehículos de la navegación están regulados por el Título II de la Ley de Navegación Marítima, y el más importante de ellos es el buque, que el artículo 56 define como todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros, añadiendo los artículos 60 a 62 que:

1. El buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias.
2. Son partes integrantes los elementos estructurales del buque.
3. Son pertenencias los elementos no estructurales destinados al servicio del buque de un modo permanente.
4. El buque conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas.
5. El buque se identifica principalmente por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional, pabellón y arqueo.
6. Son accesorios los elementos consumibles adscritos al buque de un modo temporal.
7. Los negocios jurídicos relativos al buque, la propiedad y los demás derechos que recaigan sobre él comprenderán sus partes integrantes y pertenencias pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.
8. En caso de condominio naval, para la realización de cualquier acto o negocio jurídico de administración, disposición o gravamen del buque será suficiente el acuerdo de los condueños que representen la mayoría de las cuotas de la copropiedad. Un solo condueño puede ostentar dicha mayoría.

Además, se establece un derecho de tanteo y retracto en caso de venta de una cuota a un extraño a la comunidad.

Por otra parte, los modos de adquisición del buque son los siguientes:

1. Modos originarios, que son:
2. La construcción del buque, regulando los artículos 108 a 116 de la Ley el contrato de construcción, cuyas reglas esenciales son las siguientes:

* Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes.
* La propiedad del buque en construcción corresponde al constructor hasta el momento de su entrega al comitente, salvo que las partes acuerden diferirla a un momento posterior.
* El constructor asume los riesgos hasta la entrega, salvo cuando se debiesen a la mala calidad de los materiales aportados por el comitente o en los supuestos de *mora accipiendi.*
* En caso de retraso culpable del constructor, el comitente podrá reclamar daños si la mora excede de treinta días, y la resolución por incumplimiento si la mora excede de ciento ochenta días.
* El comitente tiene obligación de pagar el precio en el momento de la entrega o, lo que es habitual, a la ejecución de cada hito constructivo. Y, en garantía del precio, el constructor tiene derecho de retención.
* El constructor es responsable por los defectos no manifiestos denunciados por el comitente en el plazo de un año desde la entrega.
* El plazo de prescripción de las acciones por incumplimiento es de tres años.

1. El hallazgo, regulado por la Ley de 24 de diciembre de 1962.
2. La usucapión por la posesión continuada, de buena fe y con justo título debidamente registrado, por plazo de tres años, y sin alguno de estos requisitos, por plazo de diez años.
3. Modos derivativos, que son los siguientes:
4. La adquisición del buque por alguno de los modos de adquirir la propiedad del artículo 609 del Código Civil de 24 de julio de 1889, disponiendo el artículo 63 de la Ley de Navegación Marítima que tal adquisición deberá constar en documento escrito y para que produzca efectos respecto de terceros deberá inscribirse el Registro de Bienes Muebles.

Los artículos 117 a 121 de la Ley de Navegación Marítima la compraventa del buque, cuyas reglas esenciales son las siguientes:

* El comprador adquiere la propiedad del buque mediante su entrega.
* El vendedor asume los riesgos hasta la entrega, salvo pacto en contrario.
* El vendedor responderá del saneamiento por evicción y vicios ocultos, siempre que éstos se descubran dentro de los tres meses siguientes a la entrega y el comprador los notifique al vendedor en el plazo de cinco días desde su descubrimiento.
* La acción de saneamiento por vicios ocultos caduca a los seis meses.

1. El abandono del asegurador, que es un procedimiento especial de liquidación del daño en el que, ante determinados siniestros excepcionales, el asegurado del buque puede hacer abandono al asegurador y éste adquiere la propiedad del buque abandonado.

Junto a los anteriores modos, que son de derecho privado, existen los modos de derecho público, como la presa naval en tiempo de guerra, la confiscación, comiso o decomiso en casos de especiales de contravención aduanera, la requisa como modalidad de expropiación forzosa o la ejecución forzosa por deudas del naviero con el Estado.

**LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN.**

Los sujetos de navegación están regulados por el Título III de la Ley de Navegación Marítima, y son los siguientes:

1. El armador, que es quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

En caso de condominio naval, recaerá la condición de armador en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador.

El armador que dedique el buque a la navegación con fines empresariales debe inscribirse en el Registro Mercantil, inscripción que puede ser instada tanto por el armador, sea o no propietario, como por el propietario del buque. A falta de inscripción en otro sentido y salvo prueba en contrario que nunca perjudicará a tercero de buena fe, se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán que se refieran a las necesidades ordinarias del buque, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el Título VII de la Ley de Navegación Marítima, que se estudian en el tema siguiente del programa.

1. El naviero, que es la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.
2. La dotación, que comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros, sin incluir a las personas cuyo trabajo no forma parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentra en el mismo.
3. El capitán, cuyo nombramiento y cese corresponde al armador, y es la persona que ejerce el mando del buque y la jefatura de su dotación, y tiene a bordo la condición de autoridad pública, adoptando cuantas medidas de policía estime para mantener el orden en el buque y garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo, debiendo los miembros de la dotación y demás personas embarcadas acatar las órdenes del capitán

Además, el capitán ejerce a bordo las funciones de encargado del Registro Civil y autoriza el testamento marítimo y recibe el testamento cerrado conforme a las previsiones del Código Civil.

**REFERENCIA A LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.**

Los contratos de utilización del buque están regulados por el Título IV de la Ley de la Navegación Marítima, y son los siguientes:

1. El arrendamiento de buque, por el cual el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características.
2. El transporte marítimo de mercancías o fletamento, por el que se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino. El fletamento puede referirse:
3. A toda o parte de la cabida del buque y ser concertado por tiempo o por viaje, reflejándose las condiciones contractuales en una póliza de fletamento.
4. A mercancías determinadas por su peso, medida o clase, en cuyo caso las condiciones contractuales figuran en el conocimiento de embarque.
5. El transporte marítimo de personas pasaje, por el que el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.
6. El remolque, por el que el armador se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque.
7. El arrendamiento náutico, por el que el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa.

José Marí Olano

8 de enero de 2023