

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2017 · N.º 20



SUMARIO

	<u>Pág.</u>
DOCTRINA	
PEDRO JESÚS BAENA BAENA, <i>La regulación del consignatario de buques. Estudio de la Ley de Navegación Marítima y del Derecho de formularios</i>	11
SANTIAGO ARAGONÉS SEIJO, <i>Dificultad ejecutiva en España de las garantías internacionales sobre elementos de equipo aeronáutico</i>	47
JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE, <i>El seguro de buques en la Ley de navegación marítima</i>	63
IÑAKI ZURUTUZA ARIGITA, <i>El acceso al mercado de los servicios portuarios: a propósito del nuevo Reglamento (UE) 2017/352</i>	87
UNAI BELINTXON MARTÍN, <i>El Derecho europeo como límite para la percepción del IVA y el impuesto de sociedades por el Estado miembro del lugar de origen y/o destino del transporte internacional ejecutado por un transportista con establecimiento en otro Estado miembro de la UE</i>	113

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación	141
I. Europea	141
II. Estatal	142
II. Autonómica	144
B. Jurisprudencia	146
I. Reseñas de Jurisprudencia	146
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	146
2. Tribunales Superiores de Justicia	149
3. Audiencias Provinciales.....	152
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	152

	Pág.
<i>a'</i>) Reclamación del precio.....	152
<i>b'</i>) Acción directa del porteador efectivo	154
<i>c'</i>) Transporte continuado.....	154
<i>d'</i>) Responsabilidad del porteador.....	156
<i>e'</i>) Competencia objetiva de los Juzgados de lo Mercantil ...	159
<i>f'</i>) Otras cuestiones	160
<i>b</i>) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	161
<i>c</i>) Transporte de viajeros por ferrocarril.....	164
4. Juzgados de lo Mercantil	164
<i>a</i>) Transporte nacional de mercancías por carretera	164
<i>b</i>) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	165
<i>c</i>) Transporte de viajeros.....	166
C. Derecho de la competencia	167
I. Expedientes sancionadores y de vigilancia	167
1. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia	167
2. Autoridades autonómicas de la competencia	169
II. Informes.....	170
D. Recensiones y bibliografía	171
I. Bibliografía.....	171

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	175
B. Legislación.....	181
I. Nacional	181
1. Contaminación marina	181
2. Puertos.....	181
3. Seguridad marítima.....	182
II. Comunitaria	184
1. Construcción naval.....	184
2. Seguridad marítima.....	184
3. Transporte marítimo	185
4. Laboral marítimo	186
III. Convenios e instrumentos internacionales	186
C. Jurisprudencia	187
I. Reseñas de jurisprudencia	187
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	187
2. Tribunal Supremo	189

	Pág.
3. Audiencias Provinciales.....	190
4. Juzgados de lo Mercantil	195
5. Tribunales Superiores de Justicia.....	196
D. Recensiones y bibliografía	196
I. Recensiones	196
1. BAENA BAENA, Pedro Jesús y LÓPEZ SANTANA, Nieves (dirs.), <i>Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima</i> , Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2017, 662 p., ISBN 978-84-9177-485-3, por José Manuel Martín Osante.....	196
II. Bibliografía.....	200

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	210
B. Legislación	212
I. Legislación comunitaria.....	212
II. Legislación nacional	215
III. Legislación laboral y de la Seguridad Social	218
C. Jurisprudencia	219
I. Reseñas de jurisprudencia	219
1. Transporte aéreo	219
a) Pasajeros.....	219
a') Pérdida de equipaje	219
b') Denegación de embarque y cancelación.....	222
c') Otras cuestiones	222
2. Transporte multimodal.....	224
3. Jurisprudencia en material laboral.....	224
II. Comentarios de jurisprudencia	225
1. «Sobre la capacidad de los pilotos que hayan cumplido los sesenta y cinco años para realizar “vuelos en vacío” o “vuelos de traslado”, así como ejercer actividades de instructor y/o examinador a bordo de una aeronave», por <i>Fernando Elorza Guerrero</i>	225
2. «Comentario Sentencia Rol 81-2017, Corte Apelaciones de Antofagasta, Chile, el 15 de septiembre de 2017», por <i>Maximiliano Escobar Saavedra</i>	238
3. «Información incompleta en el proceso de venta de billetes de avión y nuevas tarifas abusivas de las compañías aéreas (Comen-	

	Pág.
tario a la STJUE de 6 de julio de 2017, asunto C-290/16)», por <i>M.ª Teresa Otero Cobos</i>	245
D. Derecho de la competencia	253
I. Estrategia de aviación para Europa de la Comisión Europea.....	253
II. Medidas restrictivas de la Competencia	254
III. Concentraciones	255
IV. Ayudas de Estado	256
E. Recensiones y bibliografía.....	259
I. Bibliografía.....	259
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo	259
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal.	264
3. Monografías y libros colectivos: transporte aéreo.....	265
F. Otros.....	267
«Economía colaborativa en el transporte aéreo: los vuelos privados de cos- tes compartidos», por <i>Manuela Navarro Peral</i>	267

SEGUROS

A. Legislación	291
I. Europea.....	291
II. Estatal	292
III. Autonómica.....	292
B. Jurisprudencia	293
I. Reseñas de jurisprudencia	293
1. Seguros marítimos	293
2. Seguros terrestres.....	297
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	297
a') Riesgo e interés asegurado.....	297
b') Obligaciones de las partes. Interpretación	300
c') Determinación de la indemnización.....	303
d') Legitimación activa. Repetición del asegurador	306
e') Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	310
f') Prescripción de la acción. Extinción del contrato.....	312
b) Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	313
c) Seguro de transporte terrestre de viajeros.....	313
3. Seguros aéreos	316
C. Recensiones y bibliografía.....	317
I. Bibliografía.....	317

DOCTRINA

LA REGULACIÓN DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES. ESTUDIO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y DEL DERECHO DE FORMULARIOS*

Pedro Jesús Baena Baena
Catedrático de Derecho Mercantil
Universidad de Sevilla

RESUMEN

La regulación jurídica del consignatario de buques ha sido durante años una justa reivindicación de tales operadores, habida cuenta de la escasa atención dispensada por el Código de Comercio y de la criticable interpretación dada por los tribunales a su régimen de responsabilidad. La Ley 14/2014, ha regulado al consignatario de un modo más coherente con la naturaleza jurídica de la labor desempeñada por él como colaborador del empresario de la navegación.

El presente estudio pretende analizar el régimen jurídico público y privado del consignatario y de su responsabilidad en la nueva Ley y en los contratos y formularios empleados por los operadores en el tráfico.

Palabras clave: consignatario de buques, Ley de Navegación Marítima, responsabilidad del consignatario de buques, contratos FONASBA.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. LA NECESARIA DISCIPLINA LEGAL DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES: 1. Función económica y realidad jurídica del consignatario de buques. 2. El consignatario de buques en el CCo y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.—II. EL CONSIGNATARIO DE BUQUES EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA: 1. Concepto legal, funciones administrativas asignadas y otras disposiciones relativas al consignatario de buques. 2. Régimen jurídico de las relaciones entre el consignatario de buques y el empresario marítimo (armador o naviero): 2.1. Contrato de comisión mercantil. 2.2. Contrato de agencia.—III. RESPONSABILIDAD DEL CONSIGNATARIO: 1. En la legislación administrativa (frente a la Administración). 2. En la legislación mercantil: 2.1. Antes de la Ley de Navegación Marítima. 2.2. Tras la Ley de Navegación Marítima.

* Fecha de recepción del trabajo: 23/10/2017. Fecha de aceptación del trabajo: 23/11/2017.

Este trabajo se enmarca en el Proyecto de Investigación de Excelencia de la Consejería de Economía, Investigación y Ciencia de la Junta de Andalucía (convocatoria de 2011), titulado «Bases jurídicas para la reforma de la legislación marítima» (referencia P11-SEJ-7309). Asimismo ha sido elaborado en el marco del Proyecto de Investigación del Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia del Ministerio de Economía y Competitividad (convocatoria 2014), denominado «Crédito, riesgo y prestación de servicios en el nuevo Derecho marítimo español: análisis trasversal multidisciplinar de la nueva Ley de Navegación Marítima 2014 y su entorno» (referencia DER2014-53670-C2-2-P).

The Regulation of Shipping Agent. Study of the Spanish Maritime Navigation Act And Contractual Forms

ABSTRACT

The legal regulation of the shipping agent has been a just claim for years, because the lack of discipline of the figure in the Commercial Code and the rejectable interpretation given by the courts to its liability regime. Law 14/2014 has regulated the shipping agent in a way more consistent with the legal nature of the work performed by him as a collaborator of the shipowner.

The present study intends to analyze the public and private legal regime of the shipping agent and its liability in the new Law and in the contracts forms used by the operators in the traffic.

Keywords: shipping agents, Spanish Maritime Navigation Act, liability of the shipping agent, FONASBA agreements.

SUMMARY: I. INTRODUCTION. THE NECESSARY LEGAL DISCIPLINE OF THE SHIPPING AGENTS: 1. Economic function and legal reality of the shipping agents. 2. The shipping agents in the Spanish Commercial Code and the Spanish State Ports and Merchant Marine Law.—II. THE SHIPPING AGENTS IN THE SPANISH MARITIME NAVIGATION LAW: 1. Legal concept, assigned administrative functions and other provisions related to the shipping agent. 2. Legal regime of the relations between the shipping agent and the shipowner: 2.1. Business commission agreement. 2.2. Agency agreement.—III. THE LIABILITY OF THE SHIPPING AGENT: 1. In the Spanish administrative legislation (before the Administration). 2. In the Spanish mercantile legislation: 2.1. Before the Maritime Navigation Act. 2.2. After the Maritime Navigation Act.

I. INTRODUCCIÓN. LA NECESARIA DISCIPLINA LEGAL DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES

1. Función económica y realidad jurídica del consignatario de buques

Pocas materias jurídico-marítimas han suscitado más controversia en los últimos años en los tribunales españoles que la responsabilidad del consignatario de buques. Las sentencias contradictorias dictadas en la materia por los Juzgados de lo Mercantil, las Audiencias Provinciales y el Tribunal Supremo, que culminaron en las sentencias del Tribunal Supremo de 22 de marzo de 2006¹, 20 de diciembre de 2006², 26 de noviembre de 2007³ y de 14 de febrero de 2008⁴, dibujaron

¹ Vid. la Sentencia núm. 266/2006 de la Sección 1.ª de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo (ponente: Ferrándiz Gabriel) de 22 de marzo, RJ 2006/2315, ID CENDOJ: 28079110012006100367.

² Vid. la Sentencia núm. 1316/2006 de la Sala 1.ª de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo (ponente: Corbal Fernández) de 20 de diciembre, RJ 2007/554, ID CENDOJ: 28079110012006101375. Sobre ella, entre otros, *vid.* ARROYO MARTÍNEZ, «La responsabilidad del consignatario por daños a la mercancía. Comentario a la STS de 20 de diciembre de 2006», *ADM*, vol. XXV, 2008, pp. 299-321.

³ Vid. la Sentencia núm. 927/2007 de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo, constituida en Pleno (ponente: Xiol Rius) de 26 de noviembre, RJ 2008/27, ID CENDOJ: 28079110012007101241. Al respecto,

(Vid. nota 4 en página siguiente)

un régimen de responsabilidad, derivado de la interpretación dada a lo dispuesto en nuestro viejo Código de Comercio de 1885 (en adelante, CCo), ampliamente rechazado por la doctrina.

La adopción de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (a la que nos referiremos como LNM), ha conllevado la derogación del libro III de tal Código y la regulación de la materia en el art. 322 de dicha Ley, de un modo mucho más coherente con la naturaleza jurídica de la labor desempeñada por el consignatario como colaborador del empresario de la navegación marítima. Se disciplina así la figura de un modo semejante al de las normas de los países de nuestro entorno y al de los contratos que vinculan en el tráfico a tales operadores, como los *Standard Liner & General Agency Agreements* de 2001 (en lo sucesivo, SLGAA de 2001)⁵, *Sub-Agency Agreement* de 1998 (en adelante, SAA de 1998)⁶, o las *Standard Port Agency Conditions* de 2007 (o, SPAC de 2007)⁷, elaborados por la *Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA)* —a los que se ha unido en enero de 2017 el *FONASBA BIMCO Agency Appointment Agreement* (en adelante, AAA de 2017)—⁸, y a los

entre otros, *vid.* PENDÓN MELÉNDEZ, *La responsabilidad del consignatario del buque en el Derecho español*, Vitoria-Gasteiz, 2008, en especial, pp. 22-36, 47-57 y 87-90; DEL MORAL BARILARI, «La responsabilidad del consignatario a la luz de la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007», en *ADM*, vol. XXV, 2008, pp. 335-351; GARCÍA-PITA Y LASTRES, «Marchemos juntos, y yo el primero, por la senda de la equivocación [Consideraciones en torno a la responsabilidad del consignatario según la STS (Sala 1) de 26 de noviembre de 2007]», en *ADM*, vol. XXV, 2008, pp. 353-393; y RECALDE CASTELLS, «Comentarios a la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007. Los consignatarios de buques responden del incumplimiento del contrato de transporte marítimo», en YZQUIERO TOLSADA (dir.), *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina (Civil y Mercantil)*, vol. 1.º (2005-2007), Madrid, 2008, pp. 583-607.

⁴ *Vid.* la Sentencia núm. 83/2008 de la Sección 1.ª de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo (ponente: Xiol Rius) de 14 de febrero, RJ 2008/2667, ID CENDOJ: 28079110012008100175.

⁵ *Vid.* la póliza estándar aprobada por *The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*, disponible en www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/02/SLGAA-2001-FINAL.pdf (última consulta: 12 de octubre de 2017), la cual es una refundición y actualización de las pólizas de 1993 elaboradas, de un lado, para servicios de consignación local o en varios puertos (*Standard Liner Agency Agreement*) y, de otro, para acuerdos de ámbito nacional o más general y con previsión de nombramiento de una red de subagentes con la autorización del principal (*General Agency Agreement*). Al respecto, entre otros, *vid.* GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3.ª ed., Madrid, 2006, p. 435.

⁶ *Vid.* la póliza estándar adoptada por FONASBA en octubre de 1998 y aprobada por BIMCO, disponible en https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/02/sub-agency_agreement.pdf (última consulta: 12 de octubre de 2017). La cual se apoya en el contrato firmado por el empresario marítimo y el agente (quien en el SAA de 1998 es denominado agente general), hasta tal punto que en la cláusula 3.01 se declara que las obligaciones del agente son las mismas contraídas por el agente general en dicho contrato (en la actualidad el SLGAA de 2001, antes la póliza estándar de 1993) que se adjunta al SAA.

⁷ *Vid.* la póliza estándar adoptada por FONASBA en Londres en 2007, disponible en <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/02/STANDARD-PORT-AGENCY-CONDITIONS-2007-v.2.pdf> (última consulta: 12 de octubre de 2017).

⁸ *Vid.* la póliza estándar (disponible en <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2017/01/Agency-Appointment-Agreement-final.docx> —última consulta: 12 octubre de 2017—), que es un nuevo formulario diseñado para el nombramiento de un consignatario de buque para una única operación portuaria o para una relativamente corta serie de operaciones en un limitado grupo de puertos, cuyo uso está pensado para todo tipo de transportes incluidos los de graneles (sólidos o líquidos), líneas regulares y servicios *project* y de cabotaje. Al respecto, *vid.* <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2017/01/Explanatory-Notes-Agency-Appointment-Agreement.pdf> (última consulta: 12 de octubre de 2017).

que se habían propuesto por las asociaciones profesionales nacionales españolas⁹ o la UNCTAD¹⁰.

El consignatario de buques es un auxiliar del empresario de la navegación (armador o naviero) y la relación jurídica que une a ambos puede tener un contenido distinto en función de que se tengan en consideración diversos elementos. Así, básicamente, puede ser un colaborador dependiente o independiente; y su relación puede ser esporádica, lo habitual en el caso de la navegación irregular o *tramp*, o duradera, frecuente para la navegación de línea regular.

Aunque existan antecedentes previos, el origen de la figura tal y como la conocemos hay que situarlo a finales del siglo XIX y unirlo a las mejoras técnicas experimentadas en la industria de la navegación, al incremento del tráfico internacional de mercaderías y a los avances comerciales producidos en este ámbito a partir de esas fechas. En este contexto el empresario marítimo necesitó de auxiliares en tierra que agilizaran la entrada y salida del buque en el puerto, facilitaran las operaciones de carga y descarga, asumieran gestiones de carácter administrativo y optimizaran el empleo del buque (celebrando contratos de transporte en nombre del porteador), de manera que el capitán dejó de desempeñar dichas funciones para dedicarse casi solo a las complejas tareas técnicas de la navegación¹¹. Tales auxiliares comúnmente solían actuar en nombre y por cuenta del empresario de la navegación, bien mediante un poder general bien mediante apoderamientos singulares. Algunas de las funciones referidas eran asumidas, entonces, por em-

⁹ Sobre las Propuestas de Anteproyecto de Ley sobre la Regulación del Agente Consignatario de Buques de 1991 y de 1993, impulsadas si éxito por FEDETRAMAR, y previo Anteproyecto de Estatuto de los Consignatarios de Buques ANESCO, entre otros, *vid.* OTERO LASTRES, «El consignatario de buques», en VVAA, *I Congreso Nacional de Derecho Marítimo 1983*, Sevilla, 1985, pp. 262-279; ZABALETA SARASUA, «La responsabilidad del consignatario de buques en el Derecho español», en DE EIZAGUIRRE (coord.), *II Jornada de Derecho Marítimo en San Sebastián*, Donostia, 1994, pp. 173, 176 y 191-193; y HILL PRADOS, «El agente consignatario de buques y la problemática planteada ante la ausencia de una regulación específica aplicable», en VVAA, *Estudios jurídicos en homenaje al Profesor Aurelio Menéndez*, t. III, Madrid, 1996, pp. 3837-3840 y 3867-3871.

El texto de la Propuesta de Anteproyecto de 1993 se encuentra publicado como anexo del citado libro colectivo *II Jornada de Derecho Marítimo en San Sebastián*, pp. 238-245.

En relación con la Ley de Navegación Marítima, *vid.* GONZÁLEZ LEBRERO, «Propuesta de reformas a la Ley de Navegación Marítima en materia de contratos de utilización de buques, de agentes consignatarios de buques y embarcaciones y de Derecho internacional privado», en *RDT*, núm. 17, 2017, pp. 301-307, quien aporta sus propuestas *de lege ferenda* de artículos al texto de dicha Ley.

¹⁰ *Vid.* el proyecto de la UNCTAD sobre Normas mínimas para agentes consignatario de buques de marzo de 1988 (*UNCTAD Minimum Standards For Shipping Agents*, documento UNCTAD/ST/SHIP 13, disponible en unctad.org/es/PublicationsLibrary/unctadstship13_es.pdf —última consulta: 12 de octubre de 2017—). Para su estudio, entre otros, *vid.* HILL PRADOS, «El agente consignatario...», *op. cit.*, pp. 3838-3839 y 3851; y PENDÓN MELÉNDEZ, *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 92.

¹¹ Al respecto, y en general sobre el origen y la evolución histórica de la figura, por todos, *vid.* NIETO TAMARGO, *El consignatario de buques*, Madrid, 1960, pp. 12-20; GONZÁLEZ-LEBRERO, *El agente consignatario de buques en España*, Barcelona, 1989, pp. 11-19; ZABALETA SARASUA, «La responsabilidad...», *op. cit.*, p. 168; HILL PRADOS, «El agente consignatario...», *op. cit.*, pp. 3830-3833; PENDÓN MELÉNDEZ, *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 11-12; RECALDE CASTELLS, «Comentario...», *op. cit.*, pp. 587-588; FERNÁNDEZ-GUERRA, «Los contratos auxiliares de la navegación», en CAMPUZANO LAGUILLO y SANJUÁN MUÑOZ (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Valencia, 2016, pp. 315-316; y ARROYO MARTÍNEZ y RUEDA MARTÍNEZ, «Del contrato de consignación de buques», en ARROYO MARTÍNEZ y RUEDA

pleados (factores y dependientes) y otras lo eran por colaboradores independientes del naviero, como los consignatarios de buques, las empresas estibadoras, los agentes de aduanas o los transitarios. En la actualidad el empresario marítimo sigue apoyándose en tales colaboradores.

Así, la especialización de funciones llevó a que a finales del siglo XIX el comerciante omnipresente de la Edad Moderna, que compraba para revender y transportaba y negociaba con sus mercancías, a medida que las iba adquiriendo en el viaje, evolucionara en su actividad a la propia del empresario contemporáneo. El cual permanece en tierra y confía la gestión y conservación de la nave al capitán y la atención y la explotación del buque a una red de corresponsales establecidos en los principales puertos en los que recalcan sus navíos: tales colaboradores o están sujetos a vínculo de dependencia (en cuyo caso le sería aplicable la doctrina del factor, si su apoderamiento es general, o la del dependiente, si su apoderamiento es singular)¹² o son empresarios independientes.

Y también se produjeron en aquellos tiempos destacados cambios en las condiciones de ejercicio de la actividad de los colaboradores del empresario de la navegación y de su comunicación con él. Así, quedaron atrás aquellas épocas épicas protagonizadas por colaboradores esporádicos y por corresponsales, con los que dicho empresario se comunicaba por carta; pasándose a la comunicación por radio, por teléfono o por vía telemática, medio este último empleado mayoritariamente en la actualidad, verbigracia, para informar a las autoridades portuarias de la designación del agente del buque.

A tales colaboradores de los empresarios marítimo (navieros, armadores, fletadores, operadores), cuando ejercen su función con independencia de estos (y no son consignatarios *sucursalistas*, dependientes del empresario de la navegación marítima)¹³, se les denomina propiamente en el tráfico *consignatarios* (en

MARTÍNEZ, *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación Marítima*, Cizur Menor, 2016, pp. 1017-1019.

Para el análisis de la figura en el Derecho comparado, entre otros, *vid.* GONZÁLEZ-LEBRERO, «El agente consignatario...», *op. cit.*, pp. 98-111; HILL PRADOS, «El agente consignatario...», *op. cit.*, pp. 3844-3847; y RECALDE CASTELLS, «Comentario...», *op. cit.*, p. 585.

¹² Entre otros, *vid.* CAMPUZANO LAGUILLO, «El contrato de consignación de buques», en EMPARANZA SOBEJANO y MARTÍN OSANTE (dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, p. 466; y ARROYO MARTÍNEZ y RUEDA MARTÍNEZ, «Del contrato de consignación...», *op. cit.*, p. 1020.

¹³ En este sentido, entre otras, *vid.* la Sentencia de la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Pontevedra (ponente: Sobrino Blanco) de 28 de junio de 2000, AC 2000/1421; ID CENDOJ: 36038370042000100346, a la que se refiere CAMPUZANO LAGUILLO, «El contrato de consignación...», *op. cit.*, p. 466, en la que se mantiene que «el consignatario es la persona física o jurídica que como empresario independiente —aunque su género de empresa consista precisamente en gestionar negocios por cuenta ajena— y por cuenta del naviero —con lo que queda, consecuentemente, excluido del concepto del mero agente, sucursal o dependencia del naviero en puerto, que carece de independencia jurídica en relación a la empresa naviera—, se ocupa de atender profesionalmente las necesidades de los buques en el puerto donde han de desarrollar su actividad». También *vid.*, entre otros, GOÑI, «El Consignatario de buques. Su figura jurídica y su responsabilidad», en VVAA, *Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Aurelio Menéndez*, t. III, Madrid, 1996, pp. 3813-3815, y en sus obras completas marítimas tituladas *Temas de Derecho Marítimo*, Cizur Menor, 2016, pp. 89-92; LÓPEZ RUEDA, «La coincidencia positiva e interpretativa sobre la responsabilidad del consignatario de buques», *ADM*, vol. XVIII, 2001,

expresión inglesa, *ship's agents* o *shipping agents*)¹⁴. Los cuales en nuestros días realizan habitualmente un conjunto amplio de actividades administrativas, técnicas y comerciales necesarias para la pronta y eficiente gestión y operación del buque en el puerto. Entre ellas se encuentran¹⁵: las de agencia portuaria (despacho —obtención de permisos de entrada y salida expedidos por la Autoridad portuaria—, reparaciones, aprovisionamiento y pertrecho del buque) y agencia general (alojamientos, viajes y embarques de tripulantes en los relevos de la dotación, atención a pasajeros, asistencia técnica y médica, reclamaciones y seguros); las de gestión y manipulación de cargamentos (almacenamiento, movimientos portuarios, carga y descarga)¹⁶; y las financieras y de comercialización (especial-

pp. 354-364; RECALDE CASTELLS, «Comentario...», *op. cit.*, pp. 588-589; SÁNCHEZ-HORNEROS ADÁN, «La responsabilidad del consignatario del buque por los daños sufridos por la carga durante su transporte o el movimiento pendular», en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, 2015, p. 273; y FERNÁNDEZ-GUERRA, «Contratos auxiliares...», *op. cit.*, p. 317.

¹⁴ El término *shipping agent* en el utilizado en la versión traducida al inglés de la LNM publicada por el Ministerio de Justicia, disponible en http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/1292427-275074?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue1=attachment%3B-filename%3DAct_14_2014_dated_24th_july_on_Maritime_Navigation_.

¹⁵ En la cláusula 3 del SLGAA de 2001 se ordenan las actividades del consignatario (agente), clasificadas en cinco grupos: marketing y ventas (cláusulas 3.11 a 3.15), agencia portuaria (cláusulas 3.21 a 3.29), tráfico de contenedores y de cargamento rodado (cláusulas 3.31 a 3.37), agencia general (cláusulas 3.41 a 3.47) y contabilidad y finanzas (cláusulas 3.51 a 3.57), y se determinan las obligaciones del agente vinculadas a tales actividades.

En la casilla 8 del AAA de 2017 se distinguen los siguientes grupos de servicios: autorización de entrada del buque (*inward clearance of vessel*), autorización de salida del buque (*outward clearance of vessel*), operaciones de carga (*cargo operations*), atención al buque (*husbandry*) y otras (*others*).

Sobre tales funciones, a modo de ejemplo, *vid.* la Sentencia de la Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Cádiz (ponente: Sanabria Parejo) de 4 de diciembre de 2000, JUR 2001/78324, ID CENDOJ: 11012370052000100010, estudiada por CAMPUZANO LAGUILLO (*vid.* «Contrato de consignación...», *op. cit.*, pp. 464-465), se afirma que «el consignatario de buques es la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, de carácter técnico y de carácter comercial relacionadas con la permanencia y la salida de un buque en puerto determinado, así como la supervisión o la realización de las operaciones de recepción, carga, y entrega de las mercancías y sus consecuencias ulteriores y la contratación de dichas mercancías»; que «[e]l cuadro de obligaciones del agente consignatario tiene mayor o menor amplitud, en cada caso concreto, en función del alcance de la representación, dependiendo de si se trata de un agente general, de un agente especial, de un agente protector, de un agente de buques de línea regular o de un agente de buques “tramp” u ocasionales. Y obviamente depende del contenido de las instrucciones que el agente consignatario haya recibido de su principal, instrucciones que pueden encerrar obligación y derechos expresos o implícitos, pero como facultades implícitas del agente consignatario, este puede realizar cuanto sea necesario o incidental para atender al buque y a sus operaciones de forma normal, según las prácticas usuales del negocio de consignación del buque en el puerto de que se trate»; y que «de todas estas funciones, las más características y de mayor complejidad se producen en las relaciones entre el consignatario y el contrato de transporte marítimo en el que el buque está normalmente comprometido y se inmiscuyen en la ejecución material de la relación jurídica de transporte. En efecto, el consignatario se ocupa generalmente de recibir las mercancías de los cargadores antes de la llegada del buque, firmando los documentos oportunos incluso los correspondientes conocimientos de embarque; y de recepcionar las mercancías transportadas por el buque y entregarlas a sus destinatarios, retirando los documentos precisos y percibiendo fletes y otros gastos. Es decir, ejecuta las que pueden denominarse «fases terrestres» del transporte marítimo, incluyendo los actos de entrega y recepción de las mercancías, y es en este último aspecto, en las funciones relacionadas con la ejecución del contrato de transporte, donde se plantean los delicados problemas acerca de su posible responsabilidad por el correcto cumplimiento de este». Al respecto, también *vid.* SÁNCHEZ-HORNEROS ADÁN, «Responsabilidad del consignatario...», *op. cit.*, p. 273.

¹⁶ Aunque las tareas de manipulación portuaria de la carga (carga y descarga del buque) y de logística (propias del transitario u operador logístico) no son parte esencial de la labor del consignatario, en

mente relevantes en el caso de agentes de líneas regulares, los cuales se encargan también de la búsqueda de cargas para su principal, el empresario marítimo).

Por lo demás, con relación a una misma nave pueden nombrarse diferentes colaboradores independientes, designados tanto por el armador y el fletador (respecto al buque) como por el titular de la carga (con relación a esta), para quienes se emplea en español la expresión *consignatario* (del buque o de la carga). Así, comúnmente, de un lado, la designación del consignatario del buque (o *ship's agent appointment*) suele realizarla el armador del mismo, pero cuando se da un fletamento por tiempo del buque (*time-charter*) el fletador suele reservarse en la póliza de fletamento (*address clause*) el derecho de designar al agente marítimo (en cuyo caso se habla de agente del fletador o *charterer's agent*)¹⁷, pudiendo el armador (titular de la nave o arrendatario a casco desnudo) nombrar un colaborador suyo para proteger su interés (muchas veces contrapuesto al del fletador) en aspectos relacionados con el buque y su tripulación (en la práctica inglesa se hace referencia al carácter protector del buque de dicha figura, empleando términos como *ship's husband* o *husbandry agent, protecting agent u owner's agent*)¹⁸. Y, de otro, si bien es frecuente que el consignatario del buque lo sea también de la carga, el titular de esta puede servirse de un colaborador diferente que actúe en su nombre e interés, el conocido como consignatario de la carga (para el que en inglés se emplea el término *consignee agent*, pues normalmente este suele ser un colaborador del destinatario). Es más, la expresión consignatario suele usarse también en el contrato de transporte marítimo como sinónima de destinatario (de este modo, en inglés el término *consignee* se utiliza para destinatario, el cual tiene la misma raíz que el de *consigner*, o expedidor)¹⁹, lo cual puede generar equívocos, especialmente, a los no expertos en la materia o hasta al legislador (que en alguna ocasión lamentablemente lo ha confundido con otras figuras)²⁰.

ocasiones son llevadas a cabo por él, en cuyo caso no se aplicarán las normas establecidas en los arts. 320 a 322 de la LNM para el contrato de consignación de buques, sino las propias de la manipulación portuaria de mercancías (arts. 323 y 329 a 338 de la LNM) y aquellas en las que se regulan las prestaciones complementarias asumidas como transitario (art. 324 de la LNM).

¹⁷ En este sentido, entre otros, *vid.* LÓPEZ RUEDA, «La coincidencia positiva...», *op. cit.*, p. 369; GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *Manual...*, *op. cit.*, p. 531; y RECALDE CASTELLS, «Comentario...», *op. cit.*, p. 591. También *vid.* la cláusula 1 de las SPAC de 2007.

Por lo demás, es especialmente común que en el contrato de fletamento, cuando el fletador asuma las obligaciones de carga y descarga de la mercancía, que este se reserve el derecho a designar los agentes (consignatarios), ubicados en ambos extremos del viaje, a los que se les encomiende la realización (directamente o por medio de terceros) de tales labores de carga y de descarga.

¹⁸ Al respecto, entre otros, *vid.* MERCADAL VIDAL, «Consignación de buques y Ley sobre Contrato de Agencia», *ADM*, vol. XVI, 1999, p. 279; y GABALDÓN GARCÍA, *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012, p. 333.

¹⁹ Así en el Diccionario de la Real Academia Española se recoge como acepción tercera del término *consignatario* la «[p]ersona para quien va destinado un buque, un cargamento o una partida de mercancías» y como acepción cuarta la «[p]ersona que en los puertos de mar representa al armador de un buque para ocuparse de asuntos administrativos que se relacionan con su carga y pasaje».

En este sentido, entre otras, *vid.* la Sentencia núm. 1071/1999 de la Sección 1.ª de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo (ponente: Vázquez Sandes) de 14 de diciembre, ID CENDOJ: 28079110011999101244.

²⁰ Con la misma opinión, en relación con la legislación derogada, entre otros, *vid.* HILL PRADOS, «El agente consignatario...», *op. cit.*, pp. 3855-3856; y FERNÁNDEZ-GUERRA, «Contratos auxiliares...», *op. cit.*,