

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2019 · N.º 23



SUMARIO

	<u>Pág.</u>
DOCTRINA	
JUAN LUIS PULIDO BEGINES, <i>Los contratos de chárter náutico en la Ley de Navegación Marítima 2014</i>	13
ADRIANA VINCENCA PADOVAN, MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL y DANIELE CASCIANO, <i>Marina Operator Berthing Contracts from a Comparative Law Perspective...</i>	39
DIMITRIS LIAKOPOULOS, <i>The legal status of the port state within the European Union. Comparative and jurisprudential aspects</i>	99
ANDREA PÉREZ SUAY, <i>El embargo preventivo de buques por causas no marítimas</i>	159
TRIBUNA PROFESIONAL	
JUAN JOSÉ GONZÁLEZ LÓPEZ, <i>Liberalización de la estiba y protección de los estibadores</i>	193
VICTORIANO PERRUCA ALBADALEJO, <i>Evolución del sistema legal español y europeo de vuelos civiles no tripulados (UAV), comparados con los drones militares, y sus precauciones antiterroristas</i>	207
SECCIONES	
TRANSPORTE TERRESTRE	
A. Legislación	267
I. España.....	267
II. Comunidades Autónomas.....	270
B. Jurisprudencia	271
I. Reseñas de jurisprudencia	271

	Pág.
1. Tribunal General de la Unión Europea	271
2. Tribunal Constitucional.....	272
3. Tribunal Supremo	274
4. Tribunales Superiores de Justicia.....	275
<i>a)</i> Autorizaciones VTC y regulación del taxi	275
<i>b)</i> Juntas Arbitrales del Transporte.....	277
<i>c)</i> Autorizaciones de transporte de mercancías por carretera	278
5. Audiencias Provinciales.....	279
<i>a)</i> Transporte nacional de mercancías por carretera	279
<i>a')</i> Precio del transporte.....	279
<i>b')</i> Responsabilidad del porteador.....	280
<i>c')</i> Otras cuestiones	281
<i>b)</i> Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	282
<i>a')</i> Precio del transporte.....	282
<i>b')</i> Responsabilidad del transportista	282
<i>c')</i> Otras cuestiones	283
<i>c)</i> Transporte de viajeros por ferrocarril.....	284
<i>d)</i> Logística	285
6. Juzgados de lo Mercantil	285
<i>a)</i> Transporte nacional de mercancías por carretera	285
<i>b)</i> Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	286
<i>c)</i> Reclamaciones por el cártel de camiones	287
C. Derecho de la competencia	288
I. Sentencias	288
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia	289
1. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia	289
2. Autoridades autonómicas de la competencia	289
III. Informes	290
1. Andalucía.....	290
2. Aragón	291
3. Cataluña.....	292
D. Recensiones y bibliografía	293
I. Bibliografía.....	293

	Pág.
TRANSPORTE MARÍTIMO	
A. Noticias.....	299
B. Legislación.....	305
I. Nacional.....	305
1. Contaminación marina.....	305
2. Seguridad marítima.....	307
3. Servicios portuarios.....	308
4. Transporte marítimo.....	310
C. Jurisprudencia.....	311
I. Reseñas de jurisprudencia.....	311
1. Audiencias Provinciales.....	311
II. Comentarios de jurisprudencia (jurisprudencia extranjera).....	315
1. «Seguro de embarcaciones de recreo. Comentario a la Sentencia de la Cour de Cassation (2 ^{ème} Ch. civ.) de 5 de julio de 2018, núm. 17-20.881», por <i>Alain Konlac</i>	315
D. Recensiones y bibliografía.....	323
I. Recensiones.....	323
1. Musi, Massimiliano (ed.), «Port, Maritime and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization», Bologna, Bonomo Editore, 2018, 735 pp., ISBN: 978886972122-9, por <i>Ainhoa Fernández García de la Yedra</i>	323
II. Bibliografía.....	327
E. Pólizas.....	333
TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL	
A. Noticias.....	338
B. Legislación.....	344
I. Legislación administrativa.....	344
1. Legislación administrativa comunitaria.....	344
2. Legislación administrativa estatal.....	347
II. Legislación laboral y de Seguridad Social.....	350
C. Jurisprudencia.....	351
I. Reseñas de jurisprudencia.....	351

	Pág.
1. Transporte aéreo	351
a) Pasajeros.....	351
a') Compensación por retraso	351
b') Cancelación de vuelo	360
c') Retraso en la entrega/extravío de equipaje.....	366
d') Cuestiones prejudiciales.....	368
e') Otras cuestiones	370
f') Jurisprudencia chilena	374
b) Cuestiones laborales	378
II. Comentarios de jurisprudencia	382
1. «Declarada abusiva la cláusula que permite la sustitución del transportista aéreo en caso de necesidad y la cláusula “no show” (Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo 631/2018, de 13 de noviembre de 2018)», por <i>Mayte Otero Cobos</i>	382
2. «Régimen de protección de la información contenida en un expediente de investigación técnica de un accidente aéreo y autoridad competente para decidir sobre su difusión. [Comentario de la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 8 de noviembre de 2018. Recurso núm. 8/2017]», por <i>Irene Nadal Gómez</i>	392
D. Derecho de la competencia	404
I. Noticias	404
II. Comisión Europea	406
1. Concentraciones.....	406
2. Ayudas de Estado.....	410
III. Jurisprudencia comunitaria sobre competencia en el transporte aéreo....	411
IV. Aprobación del Reglamento (UE) 2019/712 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril, relativo a la defensa de la competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el reglamento (CE) núm. 868/2014.....	414
E. Recensiones y bibliografía.....	415
I. Recensiones.....	415
1. GATES, S., <i>The aviation Law Review</i> , London, Law Business Research Ltd., 2018, 494 pp., ISBN: 978-1-912228-48-5, por <i>María Jesús Blanco Sánchez</i>	415
II. Bibliografía.....	416
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo	416
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: Derecho espacial	424

	Pág.
SEGUROS	
A. Legislación	427
I. Legislación estatal	427
II. Legislación autonómica	433
B. Jurisprudencia	433
I. Reseñas de jurisprudencia	433
1. Seguros marítimos	433
2. Seguros terrestres.....	434
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	434
a') Riesgo e interés asegurado.....	434
b') Obligaciones de las partes. Interpretación del contrato...	441
c') Determinación de la indemnización.....	449
d') Legitimación activa. Repetición del asegurador	450
e') Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	453
f') Prescripción de la acción. Extinción del contrato.....	455
b) Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	456
c) Seguro de transporte terrestre de viajeros.....	457
3. Seguros aéreos	461
C. Recensiones y bibliografía	462
I. Recensiones.....	462
1. MARTÍN OSANTE, J. M., <i>El seguro de responsabilidad civil empresarial</i> , Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, Marcial Pons, 2018, 314 pp., ISBN: 9788491234555, por <i>Eliseo Sierra Noguero</i> .	462
II. Bibliografía.....	467

DOCTRINA

LOS CONTRATOS DE CHÁRTER NÁUTICO EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA 2014*

Juan Luis Pulido Begines
Catedrático de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

RESUMEN

En la LNM 2014, el legislador español quiere delimitar una frontera entre el régimen del alquiler de las embarcaciones deportivas y el de las demás. Para ello, introduce en la ley de algunos preceptos que en modo alguno suponen una solución definitiva, pero que al menos contribuyen a clarificar algunos de los problemas que afrontamos en este trabajo. La figura del arrendamiento náutico, en el marco de la LNM, constituye un elemento exótico que casa poco con los perfiles generales de la ley y produce confusiones, distorsiones y contradicciones. Estas y otras razones hacen necesaria una revisión de la normativa examinada. Por su importancia cuantitativa, el arrendamiento náutico precisa de una normativa clara y detallada, que regule realidades que ahora mismo la LNM no contempla.

Palabras clave: navegación deportiva, alquiler de embarcaciones de recreo, Ley de Navegación Marítima 2014.

SUMARIO: I. CONSIDERACIONES GENERALES.—II. CONCEPTO DE CHÁRTER NÁUTICO.—III. CLASES DE ARRENDAMIENTO NÁUTICO. NATURALEZA JURÍDICA.—IV. CARACTERES ESENCIALES. DELIMITACIÓN FRENTE A FIGURAS AFINES.—V. OBLIGACIONES COMUNES A AMBAS MODALIDADES: 1. Entrega o puesta a disposición del buque (art. 309). 2. Seguro obligatorio (art. 312). 3. Otras obligaciones implícitas.—VI. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE COSA EN SENTIDO ESTRICTO (*LOCATIO REI*): 1. Caracteres y disciplina normativa. 2. Contenido obligacional.—VII. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE SERVICIOS (*YACHT SERVICES AGREEMENT*): 1. Caracteres y disciplina normativa. 2. Contenido obligacional: 2.1. Obligaciones del arrendador. 2.2. Obligaciones del arrendatario.—VIII. RECAPITULACIÓN.

The Nautical Charter Contracts in the Maritime Navigation Act 2014

ABSTRACT

In the LNM 2014, the Spanish legislator wants to delimit a boundary between the regime of the rental of leisure and sailing boats and that of the others kinds of ships. For this reason, the act introduces certain precepts that in no

* Fecha de recepción del trabajo: 13/09/2018. Fecha de aceptación del trabajo: 31/12/2018.

way suppose a definitive solution, but that at least contribute to clarify some of the problems that we face in this work. The nautical charter contract, in the framework of the LNM, constitutes an exotic element scarcely compatible with the general profiles of the act, and produces confusions, distortions and contradictions. For these and other reasons, a revision of the LNM is needed. Due to its quantitative importance, the nautical lease requires a clear and detailed regulation, that the law does not establish right now.

Keywords: leisure and sailing navigation, charter of leisure boats, yachting, Maritime Navigation act 2014.

SUMMARY: I. GENERAL CONSIDERATIONS.—II. CONCEPT OF NAUTICAL CHARTER.—III. NAUTICAL CHARTER CLASSES. LEGAL NATURE.—IV. ESSENTIAL CHARACTERS. DELIMITATION.—V. COMMON OBLIGATIONS TO BOTH MODALITIES: 1. Delivery of the vessel (Article 309). 2. Compulsory insurance (Article 312). 3. Other implicit obligations.—VI. THE CONTRACT OF LEASE OF THINGS IN A STRICT SENSE (*LOCATIO REI*): 1. Characteristics and applicable law. 2. Obligations of the parties.—VII. THE SERVICE LEASE CONTRACT (*YACHT SERVICES AGREEMENT*): 1. Characteristics and applicable law. 2. Obligation of the parties: 2.1. Obligations of the lessor. 2.2. Obligations of the tenant.—VIII. RECAPITULATION.

I. CONSIDERACIONES GENERALES

Con carácter general, se denomina arrendamiento o chárter de una embarcación de recreo al contrato mediante el que se cede el uso de esa nave por un periodo de tiempo a cambio de un precio.

Pese a la enorme importancia cualitativa y, sobre todo, cuantitativa de este negocio jurídico, el legislador español se ha ocupado poco o nada de él. Lo que no resulta sino un síntoma más de la tradicional dejadez de los poderes del Estado respecto de un fenómeno, la navegación deportiva, que recibe en otras zonas geográficas la atención que merece.

Esa falta de preocupación ocasiona enormes problemas prácticos, pues son muchas las cuestiones que quedan sin resolver adecuadamente por la norma, situación que plantea a los jueces graves complicaciones a la hora de fallar. Solo en el campo de la fiscalidad encontramos normas detalladas sobre esta materia, pero que a veces contienen soluciones difícilmente comprensibles, en todos los sentidos. Por otra parte, la laguna comentada comienza a verse colmada por la normativa autonómica, en su respectivo marco competencial, de lo que es buena muestra el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, del gobierno balear, *por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo*.

Antes de la promulgación de la *Ley de Navegación Marítima* (en adelante LNM) de 2014, la materia que estudiamos contaba exclusivamente con la regulación contenida en la Orden de 4 de diciembre de 1985 *de alquiler de embarcaciones de recreo*, que venía a servir de desarrollo del art. 252 del *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (TRLPEMM). Esta norma se ocupa principalmente de materias administrativas (como la necesidad de auto-

rización pública para el ejercicio de la actividad, el control del cumplimiento de los requisitos fiscales, el seguro obligatorio de accidentes, etc.), sin abordar las principales cuestiones jurídico-privadas, por lo que resultaba completamente insuficiente como marco normativo de un sector con enorme y creciente relevancia económica en las costas españolas.

En definitiva, puede afirmarse que el chárter náutico presentaba en España un gran problema de *legislación fiscal e inseguridad jurídica*¹. Sobre este hecho no es preciso abundar, pues el propio sector ha formulado reiteradas proclamas sobre ello, que resultan accesibles vía hemeroteca. En particular, resulta extremadamente complejo encuadrar de manera sistemática en los esquemas legales predisuestos la multiplicidad de relaciones negociales que operan en la práctica, un problema que aqueja también a otros Ordenamientos jurídicos con más larga tradición regulatoria en esta materia².

Para hacer frente a esta insatisfactoria situación, se han introducido en la reciente LNM de 2014 algunos preceptos, que en modo alguno, como veremos más adelante con detalle, suponen una solución definitiva, pero que al menos contribuyen a clarificar algunos de los problemas que afrontamos en este trabajo.

La vigente disciplina española sobre el *arrendamiento de buques* se contiene en el Capítulo I del Título IV de la LNM, que corresponde a los arts. 188 a 202, bajo el enunciado *Del contrato de arrendamiento de buque*. Un rasgo llama la atención de la misma: se trata de un régimen predominantemente *dispositivo*, dado que el mismo legislador dota expresamente de imperatividad a los preceptos que dedica al arrendamiento de buques y embarcaciones *cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional* (arts. 192.3, 194.2 y 198.2). *Sensu contrario*, ello implica, que el arrendamiento de naves con propósito mercantil queda sometido a la autonomía de la voluntad de las partes.

Del precepto comentado se puede extraer una consecuencia clara: el legislador español quiere delimitar una frontera entre el régimen del alquiler de las embarcaciones deportivas y el de las demás. Sin embargo, esta aparente nitidez queda desmentida cuando poco después, dentro del mismo título de los contra-

¹ Este problema de inseguridad jurídica puede hacerse extensivo a todo el Derecho de la navegación deportiva, pero es especialmente acuciante en algunos campos, como el del seguro marítimo. Vid. J. M. MARTÍN OSANTE, «Régimen jurídico español de la navegación marítima de recreo y deportiva», en *Diporto e Turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare* (a cura di Umberto LA TORRE e Anna L. MELANIA SIA), Roma, 2014, pp. 65-95, esp. pp. 92-95. La misma situación se producía también en otros ordenamientos, como el italiano, con más larga tradición legislativa en la materia. Vid. M. RIGUZZI, «La locazione e il noleggio di un'unità da diporto», en *La navigazione da diporto* (a cura di Alfredo ANTONINI e Francesco MORANDI), Milano, 1999, pp. 69-85.

² Tal es el caso del Derecho italiano, como señala la doctrina más reciente. Por ejemplo, A. MIGNONE, «L'utilizzo commerciale delle unità da diporto tra regolamenti e prassi operativa», en *GIURETA, Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, vol. XIV, 2016, pp. 145-154, esp. p. 154, y M. COMENALE PINTO, «Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità», en *Diporto e Turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare, op. cit.*, pp. 120 y ss.

tos de utilización del buque, dedica un capítulo a una figura a la que denomina «Contrato de arrendamiento náutico» (arts. 307-313).

Esta extraña opción sistemática y terminológica, nos obliga a enfrentarnos al análisis de la figura que se contiene en ese *nomen iuris* de *Contrato de arrendamiento náutico*, en virtud del cual se cede o pone a disposición del arrendatario un buque o embarcación por un periodo de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa.

Las distorsiones a las que me estoy refiriendo comienzan por la propia terminología empleada por el legislador: *arrendamiento náutico*. Esta expresión resulta exótica y poco clara. El Consejo de Estado, en su dictamen sobre el Anteproyecto de la LNM³, alertó sobre lo inconveniente de la misma y la necesidad de revisarla.

Resulta difícil saber los motivos que llevaron a adoptar esta opción terminológica, que ha sido fundadamente criticada por buena parte de la doctrina española⁴. En cualquier caso, debe señalarse que las dudas sobre la manera de denominar adecuadamente a esta realidad negocial son comunes a muchos ordenamientos⁵. Por ello, quizá lo preferible resulte referirse a él con los términos consolidados en la práctica negocial: *chárter náutico*.

II. CONCEPTO DE CHÁRTER NÁUTICO

Comienza la regulación de la figura que analizamos con una norma, el art. 307, que bajo el enunciado de *concepto* establece: «Por el contrato de arrendamiento náutico el arrendador *cede o pone a disposición* del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un periodo de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa».

De la letra del precepto se infiere una importante consecuencia para la determinación de la naturaleza jurídica del contrato: la prestación consiste en la

³ Dictamen de 24 de julio de 2013, emitido por unanimidad. Núm. de expediente: 449/2013 (JUSTICIA). En él se afirma expresamente: «El arrendamiento náutico, pese a su denominación, no siempre constituye una figura especial dentro del arrendamiento. En particular, si se contrata con dotación se aplicarán supletoriamente las normas del fletamento que sean acordes con su naturaleza (art. 308.3). En cambio, si se contrata sin dotación, se rige supletoriamente por las normas del contrato de arrendamiento de buque (art. 308.2 del Anteproyecto). *Así las cosas, el término elegido no puede considerarse feliz, pues induce a confusión con el arrendamiento de buque, pese a no ser siempre una modalidad de este. Entiende el Consejo de Estado que debería buscarse otra denominación que no tuviera este inconveniente*».

⁴ Vid. ARROYO MARTÍNEZ y RUEDA MARTÍNEZ, en *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Cizur Menor, 2016, p. 986, quienes señalan que la locución «náutico» siempre hace referencia según el DRAEL a «todo aquello perteneciente o relativo a la navegación». Por ello, ante la existencia de una relación de género a especie, lo mejor hubiese sido buscar una denominación específica.

⁵ Vid. R. COLES y F. LORENZON, *The Law of Yachts and Yachting*, London, 2012, p. 171, quienes aluden a este tipo de contratos: «Typically but inaccurately referred to as a charter agreement or a yacht services agreement».

cesión o puesta a disposición de la nave, no en navegar o efectuar un transporte de personas⁶. En otros términos, el arrendador no asume nunca las obligaciones propias del porteador en el contrato de pasaje y, si lo hace, nos encontramos ante un negocio jurídico diferente al arrendamiento náutico⁷.

Por ese motivo, el objeto del contrato de arrendamiento de buque es la propia nave. Una embarcación que no tiene que ser calificada, por sí misma, como «embarcación deportiva», sino simplemente usada con esa finalidad. En este sentido, debe tenerse en cuenta que la LNM no contiene un *concepto* de embarcación deportiva, refiriéndose exclusivamente, como acabamos de mencionar, a la *finalidad* deportiva o recreativa de algunas naves. Ello resulta coherente con la pretensión del legislador de integrar las embarcaciones recreativas bajo el concepto general de buque, en la línea que había marcado la jurisprudencia⁸. Sin embargo, en los textos reglamentarios sí encontramos esa definición; así, en el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, que *regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques*, se define a la *embarcación de recreo*, como «toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado c) de este artículo⁹ 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» [art. 2.a)]. En la misma línea, el art. 2.1 del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, considera embarcaciones de recreo aquellas de todo tipo, con independencia del medio de propulsión, que tengan eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos,

⁶ En el mismo sentido M. ZUBIRI DE SALINAS, «Los contratos de pasaje, remolque y arrendamiento náutico», en EMPARANZA SOBEJANO y M. MARTÍN OSANTE (dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, 2015, pp. 401-423, esp. p. 423. Idéntica tesis sostiene, en el ámbito del Derecho italiano, F. PELLEGRINO, «Charter di unità da diporto», en *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. ANTONINI), 4.ª ed., Milano, 2013, pp. 123 y ss., esp. p. 127.

⁷ Un estudio profundo sobre la construcción doctrinal del concepto de pasaje y la significación del «transporte» o «desplazamiento» en el mismo, *vid.* E. OLMEDO PERALTA, *Régimen jurídico del transporte de pasajeros. Contratos de pasaje y crucero*, Madrid, 2014, pp. 117 y ss., donde se señala que no todo transporte marítimo de pasajeros es contrato de pasaje.

⁸ STS de 29 de diciembre de 2000 (RJ 1255/2000).

⁹ En dicho apartado c) se precisa: «“Eslora”: la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando. Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

Para las embarcaciones con marcado CE la eslora será la que se ajuste a la definición de los párrafos anteriores entre las recogidas en la declaración de conformidad de la embarcación, que es la “eslora del casco”, según se define en la norma UNE EN-ISO 8666:2006».

y que no transporten más de 12 pasajeros¹⁰. Pero estas disposiciones reglamentarias no obstan a la conclusión que se extrae de la propia ley. Por ello, resulta en definitiva completamente indiferente el tipo de embarcación y sus medios de propulsión, ya que el criterio determinante es la finalidad deportiva o recreativa¹¹.

Como consecuencia, para una nave determinada, la actividad de chárter náutico o deportiva es totalmente compatible con su dedicación a una finalidad lucrativa o comercial. La aplicación de un régimen jurídico u otro dependerá de la utilización que haga del buque el usuario final.

III. CLASES DE ARRENDAMIENTO NÁUTICO. NATURALEZA JURÍDICA

Con independencia de las cuestiones terminológicas a las que ya me he referido, del art. 307 LNM se infiere una importante consecuencia. Nos encontramos ante dos contratos diversos, por su concepto y por su naturaleza jurídica, dado que tanto su contenido obligacional como sus prestaciones son distintos.

Por un lado, un acuerdo en virtud del cual el arrendador *cede* la nave. En este caso, nos encontramos con una auténtica «entrega» del buque, en sentido jurídico, con la importante consecuencia de que el arrendador pierde la posesión del mismo y las resultas que ello acarrea en el terreno de la responsabilidad que después se comentarán.

Por otro, el contrato por el que se *pone a disposición* del arrendatario la embarcación. Aquí no se produce entrega del buque ni traspaso de la posesión.

Esta lectura aparece confirmada inmediatamente a continuación, pues en virtud de lo dispuesto en el art. 308 LNM, el arrendamiento náutico podrá ser sin dotación o con dotación.

1. El contrato de arrendamiento náutico sin dotación se regulará por las disposiciones del presente capítulo, por las aplicables al contrato de arrendamiento de buque y por los pactos libremente convenidos por las partes.

2. El contrato de arrendamiento náutico con dotación se regulará por las disposiciones de este capítulo, por lo previsto en el art. 210 y por los pactos libremente convenidos por las partes.

De este precepto, y de la letra del art. 307, se deduce que en realidad bajo el enunciado común de arrendamiento náutico la ley regula dos realidades diversas: de un lado, un arrendamiento de cosa en sentido estricto (*locatio rei*), y del otro, un negocio de contenido más amplio, en el que además de ceder el uso de la cosa

¹⁰ *Vid.*, también, Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre [art. 3.a)], que amplía su ámbito a la utilización con ánimo de lucro (arrendamientos) o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo.

¹¹ En el mismo sentido, Y. RODRÍGUEZ CAORSI, «Régimen jurídico del alquiler de embarcaciones de recreo», en *ADM*, XIX, 2002, p. 226; I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho marítimo*, 3.ª ed., Cizur Menor, 2015, p. 888.

que es el buque, se contiene un verdadero contrato de arrendamiento de servicios, al que en la práctica suele denominarse *charter agreement* o *yacht services agreement*¹². Ha seguido el legislador español un modelo semejante al italiano, cuyo *Codice della náutica del diporto* de 2005 distingue entre *locazione* y *noleggio* de la nave, en función de que se produzca o no desplazamiento posesorio¹³.

Se ha optado, con buen criterio, por renunciar a someter a todos los contratos de explotación de embarcaciones de recreo a un mismo régimen jurídico. Esa opción hubiese sido perniciosa, además de inútil, dado que, en la práctica negocial, el mercado y los formularios contractuales reflejan una necesaria flexibilidad tendiente a comprender la variedad de prestaciones que la relación puede contener.

Dicho esto, debe insistirse en la enorme complejidad que supone ofrecer un marco legal adecuado a todos los modelos de negocios jurídicos que surgen cada día en el tráfico. Habrá, por ello, algunos contratos que teniendo por objeto la cesión de uso o la utilización de un buque de recreo no puedan encajar en ninguno de los modelos examinados a continuación, que deberán someterse al régimen jurídico que resulte pertinente (fletamento, arrendamiento de buques, transporte de personas, crucero turístico, viaje combinado, etc.), de acuerdo con las reglas de jerarquía de fuentes del Derecho privado.

La normativa imperativa aplicable sobre la materia debe ser completada por la autonomía de la voluntad de las partes. En este sector, sobre todo en el mercado de los megayates, operan formularios contractuales estandarizados de amplia difusión como el MYBA Form (*The Worldwide Yachts Brokers Association Charter Agreement*), el ISYBA-YTIME Charter, revisado en 2017 (*Time-charter Agreement for Commercial Vessel in Tourist use*)¹⁴, el HYBA Charter (*Hellenic Yachts Brokers Association Charter Agreement*) y el AYCA Charter (*American Yacht Charter Association Yacht Service Agreement*). En el mercado de alquiler de embarcaciones de menor porte, sin embargo, el grado de estandarización es mucho menos acusado.

IV. CARACTERES ESENCIALES. DELIMITACIÓN FRENTE A FIGURAS AFINES

Ello no obstante, del capítulo de la LNM examinado pueden extraerse algunos *elementos comunes a ambas figuras*, que caracterizan al contrato de arrendamiento náutico como categoría propia.

¹² En el ámbito italiano *Locazione con skipper*. Vid. F. PELLEGRINO, «Charter di unità da diporto», *op. cit.*, pp. 129-130.

¹³ Arts. 45 y 47. Vid. M. M. COMENALE PINTO, «La locazione delle unità di diporto», en *Il Diritto marittimo*, 2007, fasc. 1, pp. 103-114, esp. p. 104.

¹⁴ Preparado por la *Associazione Italiana dei mediatori marittimi*. La versión de 2004 aparece publicada en *Diritto dei Trasporti*, 2005, pp. 1172 y ss. Para los detalles, vid. E. ALBORS, «Consideraciones sobre el MYBA Charter Agreement 2016 en el contexto de la Ley de Navegación Marítima», en J. L. GARCÍA-PITA y A. DÍAZ DE LA ROSA (dirs.), *El Derecho marítimo de los nuevos tiempos*, Madrid, 2018, pp. 481-500.