



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo fin de Máster

Contrato de arrendamiento de buque. Nueva normativa y aplicación
del Proyecto de Ley de Navegación Marítima en el contexto nacional
e internacional

(Bareboat Charter. New legislation and implementation of PLNM in
the national and international context)

Para acceder al Título de:
**Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión
Marítima**

Autor: Rubén Secades Fernández

Director: Pedro Laborda Ortiz

Santander 23/06/2014

Índice

Índice.....	i
Resumen, palabras clave y abreviaturas.	v
Introducción	vii
1. METODOLOGÍA.....	1
1.1 Herramientas.....	1
1.1.1 Contrato de arrendamiento.....	1
1.1.1.1 Concepto doctrinal de contrato de arrendamiento de buque.	1
1.1.1.2 Forma del contrato.	2
1.1.1.3 Obligaciones fundamentales del arrendador:	3
1.1.1.3.1 Entregar el buque acordado, en fecha y lugar pactados.	3
1.1.1.3.2 Entrega en estado de navegabilidad. Tratamiento del problema de los vicios ocultos.....	4
1.1.1.3.3 Mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque	5
1.1.1.3.4 Sufrir el riesgo de la pérdida del buque.	6
1.1.1.4 Obligaciones fundamentales del arrendatario:	6
1.1.1.4.1 Pagar el alquiler (“hire”) convenido.....	6
1.1.1.4.2 Usar el buque diligentemente y de acuerdo a su uso.	6
1.1.1.4.3 Mantener la navegabilidad y el estado general del buque.....	6
1.1.1.4.4 Correr con los gastos de gestión del buque.	7
1.1.1.4.5 Mantener al arrendador indemne de reclamaciones de terceros.	7
1.1.1.4.6 Devolver el buque al término del contrato.	8
1.1.1.5 Mantener la Publicidad registral del arrendamiento de buque.....	8
1.1.1.6 Tratamiento de la posibilidad de subarriendos y cesiones de arrendamiento.....	9
1.1.1.7 Tratamiento de los efectos de la venta del buque.	9
1.1.1.8 Prescripción de acciones en este contrato.....	10
1.1.2 Pro-forma BARECON.....	10
1.1.2.1 Descripción de cláusulas fundamentales a comparar:.....	11
1.1.2.1.1 Cláusula 3. Entrega.....	11
1.1.2.1.2 Cláusula 4. Tiempo de entrega.....	13

1.1.2.1.3	Cláusula 6 (Restricciones comerciales)	13
1.1.2.1.4	Cláusula 7. Inspeccion (Survey).	14
1.1.2.1.5	Clausula 8. Inspección.....	14
1.1.2.1.6	Clausula 9. Inventarios, Combustible y Pertrechos.	15
1.1.2.1.7	Cláusula 10. Mantenimiento y operación.	15
1.1.2.1.8	Cláusula 11. Alquiler.	16
1.1.2.1.9	Cláusulas 13 y 14. Seguros.	17
1.1.2.1.10	Cláusula 15. Devolución.	18
1.1.2.1.11	Cláusula 17. Indemnización.....	18
1.1.2.1.12	Cláusula 22. (Asignación, Sub-arriendo y Venta)	19
1.1.2.1.13	Cláusula 28. Extinción anticipada.....	19
1.1.3	Legislaciones internacionales.	20
1.1.3.1	Norma Italiana. Contrato de arrendamiento de buque.	21
1.1.3.1.1	Art. 376 - Locazione di nave.	21
1.1.3.1.2	Art. 377 - Forma del contratto.	21
1.1.3.1.3	Art. 378 - Sublocazione e cessione del contratto.	21
1.1.3.1.4	Art. 379 - Obblighi del locatore.	21
1.1.3.1.5	Art. 380 - Responsabilità del locatore.....	21
1.1.3.1.6	Art. 381 - Obblighi del conduttore.	22
1.1.3.1.7	Art. 382 - Scadenza del contratto.	22
1.1.3.1.8	Art. 383 - Prescrizione.....	22
1.1.3.2	Argentina. Contrato de arrendamiento de buque.	22
1.1.3.2.1	Art. 219: Locación de buque	22
1.1.3.2.2	Art. 220: Inscripción	22
1.1.3.2.3	Art. 221: Sublocación	23
1.1.3.2.4	Art. 222: Entrega y devolución de buque	23
1.1.3.2.5	Art. 223: Obligación del locador.....	23
1.1.3.2.6	Art. 224: Uso del buque	23
1.1.3.2.7	Art. 225: Lugar y tiempo de restitución del buque	23
1.1.3.2.8	Art. 226: Prescripción.....	24
1.1.4	Normativa legal aplicable en España.	24
1.1.4.1	Arrendamiento de cosa – Código civil.	24

1.1.4.2	Código de comercio. El fletamento.	27
1.2	Metodología.	29
1.2.1	Generalidades.	29
1.2.2	Justificación de la metodología empleada.	30
2.	DESARROLLO	32
2.1	Evolución del nuevo Proyecto de ley de Navegación Marítima (PLNM).	32
2.2	Descripción del PLNM.	33
2.2.1	Articulado PLNM 2013 referente al arrendamiento de buque.	34
2.2.1.1	Art. 188. Concepto.....	35
2.2.1.2	Art. 189. Forma del contrato.	35
2.2.1.3	Art. 190. Oponibilidad frente a terceros.	35
2.2.1.4	Art. 191. Entrega del Buque.	35
2.2.1.5	Art. 192. Estado de navegabilidad a la entrega.	35
2.2.1.6	Art. 193. Limitaciones de uso del buque y pago del precio.	36
2.2.1.7	Art. 194. Obligación de mantener el buque en estado de navegabilidad. .	36
2.2.1.8	Art. 195. Obligación de restituir el buque a la terminación del contrato.	36
2.2.1.9	Art. 196. Efectos de la enajenación del buque sobre el arrendamiento. ...	37
2.2.1.10	Art.197.Obligación del arrendatario de mantener indemne al arrendador.	37
2.2.1.11	Art. 198. Interrupciones en el uso del buque arrendado.	37
2.2.1.12	Art. 199. Subarriendo del buque y cesión del arriendo.	37
2.2.1.13	Art. 200. Obligaciones del arrendatario que subarrienda.	38
2.2.1.14	Art. 201. Efectos del contrato de cesión de arriendo.	38
2.2.1.15	Art. 202. Prescripción de acciones.	38
2.2.2	Contrato de arrendamiento náutico.	38
2.3	Comparativa entre la norma aplicable nacional, normativas internacionales y el nuevo PLNM.	39
3.	CONCLUSIONES.....	62
4.	Bibliografía.....	66

Resumen, palabras clave y abreviaturas.

Este trabajo determinará el grado de adaptación a la realidad contractual y de homologación al Derecho Comparado de la regulación prevista para el contrato de arrendamiento de buque por el actual Proyecto español de Ley de Navegación Marítima. Como método se comparan con el Proyecto ciertas herramientas normativas: leyes significativas, nacionales (Códigos Civil y de Comercio) e internacionales (regulación italiana y argentina), y la póliza BARECON, como expresión habitual de la voluntad de las partes en este contrato. La comparación se centra en 16 aspectos fundamentales del arrendamiento del buque. El resultado arroja que la regulación de este contrato que hace el Proyecto es, aún como normativa de “mínimos” limitada a los aspectos singulares del *arrendamiento de cosa* por ser su objeto un buque, un salto adelante en nuestro ordenamiento jurídico: se regula por primera vez este contrato en España; se hace siguiendo soluciones consolidadas en el Derecho Comparado y en la contratación habitual entre particulares; se protegen los derechos de contratantes y terceros con la novedad del acceso de este contrato a la publicidad registral; y se incrementa la seguridad jurídica.

This work will determine the degree of adaptation of the legislation on the bareboat charter provided by the current Spanish Bill of Shipping to reality and its harmonisation with Comparative Law. Certain regulatory tools will be compared with the Bill. For comparison we will use significant both national (the Civil and Trade Codes) and international laws (Italian and Argentinian laws) and the BARECON charter, as the usual expression of the will of the parties under this contract. The comparison focuses on 16 key aspects of the bareboat charter. The result reveals that, although it is still limited to the unique aspects of *lease contract of a thing*, the subject of the lease being a ship, the regulation of this contract by the Bill is a leap forward in our legal system. The legislative improvements are the following: the bareboat charter is regulated in Spain for the first time; it is done including solutions already consolidated in Comparative Law and usual contracting between individuals; the rights of contractors and third parties are protected and the contract first accesses to registration publicity; and legal certainty increases.

Bareboat Charter
Arrendador
Arrendatario.
PLNM
Hire
BIMCO
Seaworthiness
Cargoworthiness
Navegabilidad inicial
Navegabilidad en ejecución
Survey
Goce pacífico
Voluntad de las partes
Publicidad registral.
Time charter with demise
Publicidad registral del buque
Delivery
Redelivery
Trading restrictions
Registro de buques
Ley de Navegación Marítima

PLNM – Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

BIMCO – Baltic and International Maritime Conference.

RBM – Registro Bienes Muebles.

CCI – Cámara de Comercio Internacional.

LIBOR – London InterBank Offered Rate.

UE – Unión Europea.

OCDE – Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico.

CGPJ – Consejo General del Poder Judicial.

Introducción

Este trabajo estudia una parte muy concreta del actual Proyecto de Ley para dar a España una Ley de Navegación Marítima, presentado por el Gobierno a finales de 2012, y en trámite parlamentario desde 2013. Hemos visto ya reiterados intentos anteriores, para sacar adelante una nueva legislación marítima que sustituya al Libro III del viejo Código de Comercio.

En la evolución de estos varios intentos tiene lugar, positivamente, un alejamiento del concepto de ley interna y un creciente acercamiento al orden internacional de los Convenios Marítimos, de los que España participa. Las diferencias que este último texto presenta con respecto a los anteriores, no son abundantes pero sí destacables en cuanto nos enmarcan en la relación con ese orden internacional marítimo, que con mayor o menor éxito busca la uniformidad.

El proceso de reforma comenzó en España en la década de los ochenta con una serie de medidas en el ámbito del contrato de seguro marítimo, como en los contratos de utilización del buque, no fue hasta 1999 cuando se nombra una Sección Especial para la reforma del Derecho de la navegación marítima en el seno de la Comisión General de Codificación¹. Finalmente, después del primer borrador del año 2002, revisado en gran parte por el hundimiento del Prestige, se entregó en el año 2004 el primer Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima. Después de varias revisiones el texto se remitió en el año 2006 a las Cortes ya como Proyecto de Ley, no consiguiendo, ni en esta ocasión ni en el año 2008 su aprobación.

Con la aprobación de esta nueva Ley se podría poner fin a más de 125 años de vigencia del Libro III Código de Comercio de 1885², base del Derecho marítimo español, complementado con otras normas especiales.

El presente trabajo se centra en la determinación del grado de adaptación a la realidad contractual y de homologación al Derecho Comparado de la regulación prevista para el contrato de arrendamiento de buque por el actual Proyecto español de Ley de Navegación Marítima (que desde ahora denominaremos “PLNM”), así como establecer en qué grado este cambio legislativo va a suponer un salto adelante respecto al régimen legal que se va a dejar atrás para el arrendamiento en nuestro país. Se efectuará a través de la realización de una comparativa de la regulación del

¹ La Comisión General de Codificación es un órgano de asesoramiento en la preparación de las tareas prelegislativas propias del Ministerio de Justicia.

² La parte general relativa a contratos mercantiles, prescripción y caducidad de los mismos.

contrato de arrendamiento de buque entre una serie de normas legales, nacionales e internacionales y, por supuesto, el texto del Proyecto de Ley, en plena tramitación parlamentaria cuando este trabajo está siendo elaborado.

Las normas nacionales de directa aplicación al contrato de arrendamiento de buque dentro del vigente ordenamiento jurídico español las encontramos de forma muy dispersa en el Código Civil y en el Código de Comercio. Para comprobar el grado de uniformidad con el tratamiento de este contrato en el Derecho Comparado utilizamos dos normas jurídicas de amplio respaldo internacional y de gran relevancia en este tema como son la regulación del arrendamiento de buque en las legislaciones argentina, mediante el estudio de la Ley de Navegación de 1973 y de la legislación italiana, mediante el estudio del “Codice della Navigazione” del año 1942. Estas normas son de un contrastado valor comparativo, dada la sustancial importancia doctrinal e influencia de la legislación marítima de estas dos naciones.

Otra piedra de toque la cual nos meterá en la parte más práctica del tema y la más real, es la proforma BARECON, de BIMCO. Esta póliza es la más utilizada a nivel internacional a la hora de realizar este tipo de contrato ya que es una proforma muy detallada y completa que delimita a la perfección todos los puntos descritos en ella, adaptándose y adoptando la normativa internacional como este tipo de contrato exige.

Con todos estos datos tenemos una base muy amplia para poder establecer una comparativa con el PLNM que se está intentando implantar en España. A su vez con esta comparativa trataremos de alcanzar unas conclusiones en lo referente a que beneficios o que puntos negativos nos acarrearía la aprobación definitiva en España de este proyecto de Ley, en cuanto a la seguridad jurídica que nos puede aportar y si mejorara o facilitara el llevar a buen puerto este tipo de contratos. Esto será el motivo central de nuestro trabajo, como ya veremos más adelante, es en este punto donde nos plantearemos unas preguntas muy concretas a las que intentaremos dar respuesta razonada en nuestras conclusiones finales.

Para alcanzar nuestro objetivo, utilizaremos un método muy simple de comparación, para ver las diferencias entre las distintas normas, la proforma y el PLNM de forma que se intentaran sintetizar al máximo, dejando al final en el momento de compararlas lo fundamental de las mismas. Como se podrá ir viendo a lo largo de todo el trabajo, iremos esquematizando al máximo cada punto para quedarnos con lo más importante, con las ideas básicas. Todo esto será realizado en torno a 16 puntos de comparación, puntos de comparación independientes pero con un orden, veremos

que no todos estos puntos tienen reflejo en todas las normas o todos los textos estudiados, lo que nos facilita la comparación para así ver en cada uno de ellos que mejoras, o no, nos aporta el PLNM.

1. METODOLOGÍA

1.1 Herramientas

En este primer punto del trabajo vamos a exponer de forma muy directa a las herramientas que vamos a utilizar para ver con claridad lo que cada herramienta trata acerca del arrendamiento de buque. Lo primero que vemos es una exposición teórica de una serie de puntos de este tipo de contrato. Esta exposición la centraremos en 16 puntos clave los cuales nos darán posteriormente pie a realizar la comparación.

Las herramientas que vamos a utilizar son fundamentalmente cuatro, los artículos del ordenamiento jurídico español que influyen o regulan diversos aspectos del contrato de arrendamiento de buque localizados en el Código Civil y Código de Comercio, lo estipulado en las normas argentinas e italianas y las cláusulas que extraemos de la proforma BARECON. Expondremos los artículos de estas normativas y cláusulas que tienen relación con los 16 puntos que nos sirven de eje de comparación que también tendrán su correspondiente correlación con los artículos propuestos en el PLNM

1.1.1 Contrato de arrendamiento.

1.1.1.1 Concepto doctrinal de contrato de arrendamiento de buque.

Como resultado de la evolución doctrinal y jurisprudencial en torno a este contrato a lo largo del siglo XX, hay general acuerdo en que hoy el arrendamiento de buque puede definirse como el contrato a través del cual el propietario de un buque (denominado arrendador) cede a otra persona (denominada arrendatario) su goce y disfrute por un plazo cierto a cambio de un precio denominado alquiler (“hire” es la expresión empleada en inglés).

Es importante que quede claro lo siguiente:

- El arrendatario es quien va a explotar comercialmente el buque (precisamente el arrendamiento es la vía jurídica a través de la cual ese sujeto, accede a poder servirse de la aptitud de ser explotado económicamente de un buque

del que no es dueño), mientras que el propietario quedará totalmente al margen de tal explotación. Por tanto, el naviero del buque será el arrendatario, pese a no ser el dueño del buque explotado.

- Aunque lo más habitual es que el buque sea arrendado sin armar ni equipar (conocido como casco desnudo), no necesariamente es así, ni siempre ocurre de ese modo, habiendo más modalidades de arrendamiento.
- El arrendamiento de buque no es un contrato de fletamento, y de ahí que la denominación del precio que se abona al arrendador es llamado alquiler y no flete (en inglés, “hire”, y no “freight”).
- Aunque en la definición hemos señalado que el arrendador es el propietario del buque, hay que decir que no necesariamente es así: el arrendador podrá ser todo sujeto que tenga un derecho de goce y disfrute del buque que no sea intransmisible. También podemos encontrarnos ante un subarriendo, donde el arrendatario de un arrendamiento pacta con un tercero un nuevo arrendamiento del buque, donde ahora el arrendatario del primer arrendamiento es el arrendador, y el arrendatario es el tercero.

1.1.1.2 Forma del contrato.

De la regulación legal española no puede deducirse que un contrato como éste, con naturaleza de arrendamiento de cosa, precise obligatoriamente de forma escrita. No obstante, en la práctica real es un contrato que siempre suele ser escrito, por su complejidad e importancia económica. De manera que siempre vamos a encontrarnos con forma escrita, con una póliza.

Como ocurre en toda la contratación marítima, se emplean en este contrato habitualmente pólizas-tipo. La más difundida en este contrato es la póliza de BIMCO denominada “BARECON”, cuya versión más actualizada es la del año 2001 (BARECON/2001).

1.1.1.3 Obligaciones fundamentales del arrendador:

1.1.1.3.1 Entregar el buque acordado, en fecha y lugar pactados.

Es una de las obligaciones esenciales del arrendador entregar el buque acordado, en la fecha y lugar pactados, y en perfecto estado de navegabilidad.

Respecto a la fecha pactada de entrega, la doctrina conviene en entender que su incumplimiento, constituye una de manifestación del incumplimiento de la obligación de entrega de la cosa, en principio tiene las mismas consecuencias que en el régimen legal del fletamento (régimen al que frecuentemente se ha acudido analógicamente, para disciplinar éste y otros muchos aspectos del arrendamiento de buque, en los Ordenamientos Jurídicos carentes de regulación expresa para este contrato), el cual autoriza al fletador a optar por la resolución del contrato y, además, si mediar culpa del arrendador en ese retraso, a exigir indemnización por daños y perjuicios. Ahora bien, al tratarse de Derecho Dispositivo³ las partes pueden regular de manera distinta a ésta, las consecuencias del incumplimiento de la fecha de entrega. En la práctica real, se emplea un sistema muy similar al del fletamento: se suele pactar una fecha de entrega con la que se fija el momento a partir del cual el arrendatario está obligado a recibir el buque, y una segunda fecha, denominada fecha de cancelación, en cuyo cumplimiento el arrendador se compromete a emplear la mejor diligencia, y pasada la cual los arrendatarios sí que estarán habilitados para instar la resolución del contrato. La diferencia principal con el fletamento por viaje

³ Norma dispositiva: Se contraponen a la norma imperativa en el sentido de que los particulares la pueden aplicar acogiéndose a ella o pueden sustituirla por lo convenido entre los interesados. Denominadas también normas voluntarias, ius dispositivum o de derecho dispositivo, se encuentran en buena parte en el Derecho de contratos. Las normas dispositivas pueden ser normas interpretativas cuando ayudan a la comprensión de otras reglas expresadas de forma incompleta. También pueden ser normas supletorias en cuanto complementan lo no previsto por la voluntad de las partes interesadas. Aunque puede coincidir la condición de norma dispositiva con la de norma elástica, norma flexible o norma equitativa, que es la que permite una apreciación de su aplicabilidad al caso concreto, hay normas que simultáneamente son flexibles e imperativas.

Distinción entre normas imperativas y normas dispositivas:

- Normas imperativas o de derecho necesario: No pueden ser modificadas por la voluntad de las partes.
- Normas dispositivas o de derecho voluntario: Pueden ser modificadas por la voluntad de las partes.

es que en éste las fechas van referidas a la puesta a disposición del buque “para cargar”, mientras que en el arrendamiento y fletamento por tiempo van referidas a la puesta a disposición del buque “para su entrega”, para que el arrendatario o el fletador por tiempo puedan a empezar a disponer del buque según lo que les faculta el contrato.

Respecto al lugar de entrega, éste será el fijado por el contrato. Los contratos de arrendamiento de buque suelen establecer precisiones acerca de la determinación y características del lugar de entrega (concreción por el arrendatario, safe port/berth, always afloat...), y de las consecuencias a efectos del contrato de la imposibilidad de acceso a dichos lugares o de los daños que se deriven del acceso a los mismos.

1.1.1.3.2 Entrega en estado de navegabilidad. Tratamiento del problema de los vicios ocultos.

El buque ha de ser entregado en perfecto estado de navegabilidad. El significado de ello es que el buque ha de entregarse apto y preparado para hacer frente al tipo de navegaciones y uso específico que se hubiese pactado en contrato, y si nada se hubiese pactado en relación al empleo concreto del buque, el uso normal para su utilización que por su tipo y clase le corresponden. La navegabilidad del buque es un concepto que se maneja en los distintos contratos de explotación, y que sustancialmente coincide en los distintos contratos, con ciertos matices de mayor o menor concreción en cada caso, estando la definición que se acaba de señalar adaptada al caso del arrendamiento de buque, pero sin dejar de contener los dos aspectos de que se compone la navegabilidad: seaworthiness⁴ y cargoworthiness⁵.

Esta navegabilidad a la que se compromete el arrendador como cualidad del buque que entrega es la navegabilidad inicial, esto es: el arrendador promete el buen estado de navegabilidad del buque, pero sólo al momento de la entrega; no se compromete a afrontar el mantenimiento de la navegabilidad en fase de ejecución del contrato a partir de que el barco es entregado, ni se responsabiliza de la innavegabilidad sobrevenida del buque⁶; será el arrendatario quien tendrá que cargar con las consecuencias de la innavegabilidad sobrevenida.

⁴ Aptitud para afrontar la navegación desde el punto de vista general de la seguridad.

⁵ Aptitud para resultar útil e idóneo para la utilización comercial que contractualmente se acuerda dar al buque o, a falta de previsión para ello, la que se espera del tipo y características del buque.

⁶ La innavegabilidad debida a causas ocurridas con posterioridad a la entrega

El habitual survey a la entrega, además de cumplir la finalidad ya descrita de determinar el estado del buque a efectos de navegabilidad y aceptabilidad, sirve también para fijar una descripción del buque y de los bunkers y pertrechos a la entrega, para cotejar con el survey a la devolución y determinar lo procedente en relación con el mantenimiento del buque y con el pago de los accesorios.

La obligación, durante el transcurso de la ejecución del contrato, de mantenimiento del buque en estado de servir al uso que está destinado, y particularmente de su navegabilidad, es una obligación que, si nos atenemos al régimen legal habitual de Derecho Civil para el arrendamiento de cosa (ya que la naturaleza jurídica del arrendamiento de buque es un arrendamiento de cosa), correspondería al arrendador. Sin embargo, sistemáticamente, como veremos, en la práctica real de la contratación del arrendamiento de buque el régimen legal es cambiado por la voluntad de las partes en este extremo, y siempre se pacta que la obligación de mantenimiento de la navegabilidad y el estado general del buque corresponda al arrendatario.

1.1.1.3.3 Mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque

Es otra gran obligación clásica del arrendador de cosa. Consiste en una serie de conductas del arrendador, destinadas a prevenir o evitar situaciones de perturbación del arrendatario en el goce de la cosa arrendada, en este caso el buque (o a asumir en último término la responsabilidad por tal perturbación). Podemos dividir las en dos grupos:

- En primer lugar, perturbaciones de hecho que podría llevar a cabo el propio arrendador. Ello se traduce en el compromiso de mantener una actitud pasiva, tolerando el goce del arrendatario.
- En segundo lugar, perturbaciones de derecho provenientes de terceros actuando en virtud de algún derecho que les corresponda respecto a la cosa arrendada. Ello se traduce en una postura activa del arrendador, tomando las medidas precisas para que esas perturbaciones no tengan lugar, y, en caso de que éstas sucedan finalmente, ejercitando sus derechos jurídicos como propietario para contrarrestarlas.

1.1.1.3.4 Sufrir el riesgo de la pérdida del buque.

En el arrendamiento, el arrendador es quien soporta el riesgo de la pérdida del buque, de modo que si el buque se pierde durante la ejecución del arrendamiento, el arrendatario no tiene que indemnizar al arrendador por él, salvo que la pérdida haya sido por culpa suya o que se encuentre en situación de mora respecto a la obligación de devolución del buque (esto es: retraso en cumplir la devolución). La pérdida del buque lleva aparejada la extinción del contrato.

1.1.1.4 Obligaciones fundamentales del arrendatario:

1.1.1.4.1 Pagar el alquiler (“hire”) convenido.

Es la primera de las obligaciones de todo arrendatario.

1.1.1.4.2 Usar el buque diligentemente y de acuerdo a su uso.

La segunda gran obligación del arrendatario de una cosa es usarla diligentemente y de acuerdo al uso a que esté destinada según se haya pactado en el contrato, o a falta de pacto, según su naturaleza. El régimen legal civilista suele prever como consecuencia del incumplimiento de esta obligación el derecho de resolución por parte del arrendador.

Los contratos de arrendamiento de buque suelen establecer en este campo pactos entre las partes sobre límites de empleo, esto es, restricciones expresas respecto a puertos, zonas de navegación, cargas o usos en que el buque puede ser empleado, así como las consecuencias de la inobservancia de dichos límites, previéndose a menudo la grave sanción de facultar al arrendador para instar la resolución del contrato.

1.1.1.4.3 Mantener la navegabilidad y el estado general del buque.

Ya dijimos más arriba que la regulación habitual del arrendamiento adjudica la obligación, durante el transcurso de la ejecución del contrato, de mantenimiento del buque (la cosa arrendada en este caso) en estado de servir al uso que está destinado, y particularmente de su navegabilidad al arrendador. Sin embargo, sistemáticamente, en la práctica real de la contratación del arrendamiento de buque el régimen legal es cambiado por la voluntad de las partes en este extremo, y siempre se pacta que la

obligación de mantenimiento de la navegabilidad y el estado general del buque corresponda al arrendatario.

1.1.1.4.4 Correr con los gastos de gestión del buque.

El arrendatario del buque deviene naviero de éste, y como tal correrá con los gastos que se deriven tanto de la gestión náutica como de la gestión comercial del buque mientras el buque esté bajo su posesión. Uno más de esos gastos será el relativo a los sueldos de la tripulación, en consonancia con la dependencia laboral de ésta respecto al arrendatario en este contrato, como se comentó anteriormente.

Esta obligación, connatural al hecho de detentar el uso y disfrute de la cosa arrendada, suele mencionarse expresamente en los contratos.

Un gasto expresamente regulado en las pólizas es el relativo a los seguros del buque.

1.1.1.4.5 Mantener al arrendador indemne de reclamaciones de terceros.

Viene a ser esta obligación el espejo de la obligación del arrendador de mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque. En este caso tenemos a un arrendatario que explota el buque, y a un arrendador, propietario del buque, que permanece completamente al margen de esa explotación. Esa explotación genera compromisos, deudas, créditos del arrendatario que, parte de los cuales, se encuentran garantizados con el propio buque, especialmente debido a la normativa de créditos privilegiados sobre el buque, y ello asociado con la normativa de embargo preventivo de buque. Resulta evidente que el arrendador, el titular del buque, queda expuesto en su patrimonio por conductas del arrendatario con ocasión del uso del buque arrendado. Es por ello que el contrato de arrendamiento incluye medidas para, en la medida de lo posible, poner al arrendador a salvo de estos riesgos a través de comprometer en la póliza al arrendatario a no incurrir en créditos privilegiados, a indemnizar al arrendador de las consecuencias de éstos, así como a insertar ciertas cláusulas protectoras del arrendador en los fletamentos y demás contratos de explotación del buque.

1.1.1.4.6 Devolver el buque al término del contrato.

Al término del contrato, el buque ha de ser devuelto por el arrendatario en el mismo estado, condición y clase en que fue entregado, salvo el desgaste normal por el uso y el paso el tiempo. Realmente, no viene a ser otra cosa que una manifestación de la obligación ya citada hacer un uso diligente y cuidadoso de la cosa arrendada.

Para comprobar el estado antedicho, así como para determinar los equipos, pertrechos, repuestos,...etc. que se re-entregan y los que el arrendatario deberá reparar o reponer, y también los consumibles a bordo que el arrendador va a adquirir, se procede al survey e inventarios de re-entrega, que serán comparados con el resultado de los surveys e inventarios que se hicieron a la entrega.

La devolución ha de tener lugar en el tiempo y lugar pactados. Los contratos suelen especificar estos extremos con cierto detalle.

1.1.1.5 Mantener la Publicidad registral del arrendamiento de buque.

Como sabemos, en virtud del contrato de arrendamiento de buque, el arrendatario pasa a ser el naviero de ese buque, con lo cual legítimamente lo utiliza y explota, y lógicamente, en el transcurso de esa utilización y explotación ese arrendatario-naviero va a suscribir contratos (tanto de explotación como relativos al avituallamiento, reparación y mantenimiento del buque), para lo cual tiene todo el derecho, lo mismo que será él quien tenga la obligación de cumplirlos y de, si es el caso, responder por su incumplimiento ante aquellos con quienes haya contratado. En caso de surgir alguna responsabilidad extracontractual derivada del uso y explotación del buque, será el arrendatario-naviero quien en principio deberá responder ante los terceros damnificados. Al mismo tiempo, el arrendador, que sigue siendo el propietario del buque pese a no ser ya el naviero de ese buque, queda totalmente al margen de esas obligaciones y responsabilidades nacidas con ocasión del uso y explotación del buque.

Esta situación encuentra sin embargo, escollos jurídicos los cuales bajo determinadas circunstancias pueden producir el efecto de que las responsabilidades nacidas con ocasión del uso y explotación del buque sí alcancen y recaigan sobre el propietario del buque. El principal de ellos es la falta de publicidad registral del contrato de

arrendamiento de buque. Sabemos que en el arrendamiento de buque, el arrendatario, como naviero, será quien en principio y por definición deba asumir las obligaciones y responsabilidades nacidas con ocasión del uso y explotación del buque arrendado. Si un arrendamiento constase en un Registro⁷ previsto para la publicidad de efectos jurídico-reales, gozaría de los beneficios de la publicidad registral, y el tercero sólo podría exigir la responsabilidad al arrendatario, pues no puede alegar el ignorar lo que consta en el Registro; sin embargo, el registro del contrato de arrendamiento de buque no está legalmente previsto, el arrendador no podrá oponer que hay un arrendamiento, y por tanto deberá responder él, todo ello salvo que se demuestre que el tercero conocía la circunstancia de la existencia del arrendamiento, no de otro modo (en cuyo caso el tercero ya no lo sería de buena fe, y se le podría oponer la existencia el contrato).

Dicho lo anterior, es fácil entender que si, de acuerdo al Ordenamiento Jurídico aplicable, existiese un sistema registral que diese cabida a la publicidad registral del contrato de arrendamiento de buque, sería sustancial para el contrato (más allá de la eficacia internacional de la medida), en interés y protección del arrendador, la existencia de una obligación del arrendatario de realizar por su parte todas las conductas dirigidas a procurar la inscripción del contrato y el mantenimiento de dicha inscripción durante la vigencia del arrendamiento. De no existir tal sistema registral, como ha sucedido en España hasta el presente, siempre se correrá, inevitablemente, con los riesgos citados en el párrafo anterior.

1.1.1.6 Tratamiento de la posibilidad de subarrendos y cesiones de arrendamiento.

Es habitual que tanto la legislación como los propios contratos de arrendamiento contemplen la posibilidad de subarrendos o cesiones de arrendamiento, las condiciones que deben cumplir, así como sus efectos jurídicos.

1.1.1.7 Tratamiento de los efectos de la venta del buque.

Otro aspecto que tanto la legislación como los propios contratos de arrendamiento habitualmente regulan son, los efectos que sobre el contrato produce una venta del buque arrendado producida durante la vigencia de aquél.

⁷ En España el registro indicado a estos efectos sería el Registro de Bienes Muebles, en su sección 1ª de "buques y aeronaves o RBM

1.1.1.8 Prescripción de acciones en este contrato.

Este aspecto es algo que depende de cada Ordenamiento Jurídico.

1.1.2 Pro-forma BARECON.

Como dijimos anteriormente, el contrato comúnmente se plasma por escrito, mayoritariamente en formularios tipo o “pólizas”, dentro de los cuales el más extendido es el denominado “BARECON”, creado y publicado por BIMCO⁸, cuya última versión sería la BARECON/2001.

De acuerdo al clausulado habitualmente pactado en este tipo de contrato, las obligaciones principales del arrendador son entregar el buque con la capacidad y condiciones estipuladas en la fecha y lugar pactados, garantizar la navegabilidad inicial, mantener al arrendatario en el uso pacífico de la cosa y responsabilizarse de las reparaciones necesarias por defectos ocultos del buque.

La póliza BARECON/2001, la más difundida consta de 5 partes de las cuales las 3 últimas son opcionales.

- Parte I: Datos, se compone de unas casillas que deben ser cumplimentadas por el arrendador y el arrendatario y en donde se encuentra el contenido del contrato.
- Parte II: “Standard bareboat charter”, contiene cláusulas básicas del contrato que explican y complementan lo estipulado en la primera sección.
- Parte III: “Provisions to apply for newbuilding vessels only”, clausulado específico para cuando lo arrendado es un buque en construcción, que será entregado en arrendamiento a su terminación.
- Parte IV: “Hire/Purchase agreement”, clausulado para cuando se emplea la modalidad de arrendamiento con compraventa.

⁸ The Baltic and International Maritime Conference.

- Parte V: “Provisions to apply for vessels registered in a bareboat charter registry”, clausulado a emplear cuando el buque arrendado está hipotecado y durante el arrendamiento va a cambiar temporalmente de pabellón.

En este trabajo nos centraremos en el contrato “básico”, esto es, en los contenidos de las Partes I y II. A continuación describiremos sus principales cláusulas pero no en orden de su especificación en la póliza si no que lo haremos de acuerdo al orden establecido en la primera herramienta que hemos visto ya, para establecer una posterior correlación más cómoda.

La organización BIMCO jugó, por medio de su Comité de Documentación, un papel fundamental en el año de 1974 aprobando en Cannes, dos formularios diferentes, BARECON A y B, el primero dirigido para el arrendamiento de buques en operación y el segundo, para buques en construcción, financiados por un crédito garantizado con hipoteca naval.

Posteriormente el mercado marítimo internacional sufre una importante evolución que lleva a BIMCO a replantearse los formularios existentes, conforme a los aportes recibidos en varias reuniones internacionales⁹ dando lugar a la creación, en el año 1989, al nuevo formulario creado por BIMCO, denominado Standard Bareboat Charter más conocido como BARECON 89.

Posteriormente se decide revisar la proforma BARECON 89 con el fin de que esta siga ajustándose al cambio constante en el mundo del comercio marítimo, esto da lugar a la proforma BARECON 2001, siendo adoptada por el Comité de Documentación de BIMCO en la reunión llevada a cabo en la ciudad de Copenhagen en noviembre de 2001.

1.1.2.1 Descripción de cláusulas fundamentales a comparar:

1.1.2.1.1 Cláusula 3. Entrega.

De acuerdo a la segunda frase del subapartado 3 (a), los arrendatarios (charterers) están obligados con los arrendadores (owners) a designar un atraque seguro (“safe berth”) en el puerto o lugar señalado en la Box 12; es ese atraque el lugar donde se

⁹ Simposio de Paris de 1974, Informe de la cámara de comercio Internacional (CCI) de 1989 y El seminario del Comité Marítimo Internacional en Knokke-Zoute de 1989.

producirá la entrega. El compromiso del arrendador respecto a la navegabilidad inicial no es absoluto, sino que es una obligación de medios o de razonable diligencia en presentar un buque en estado de navegabilidad, lo cual se traduce en que el incumplimiento de esta obligación se produce sólo ante esa falta de diligencia, y la responsabilidad surge sólo en el caso de que no haya aplicado la razonable diligencia en procurar la navegabilidad inicial. La manifestación concreta de lo anterior puede describirse como sigue:

En situaciones de innavegabilidad inicial consistentes en vicios ocultos afectantes a la navegabilidad (es decir, defectos provenientes de un momento anterior a la entrega pero que se manifiestan después de esta), el arrendador responderá sólo de los daños y perjuicios dimanantes de esos vicios ocultos cuando esos vicios ocultos no hubiesen debido escaparse a la detección de una razonable diligencia; no respondería, si los vicios ocultos eran de tal tipo que hubiesen pasado desapercibidos a pesar de aplicar una razonable diligencia.

Respecto a defectos de navegabilidad evidentes al momento de la entrega, lógicamente suponen el incumplimiento frontal de la obligación por el arrendador, pues un defecto evidente no puede ser obviado aplicando una razonable diligencia. Aquí, esta situación en la práctica conllevaría que el arrendatario rechazase la recepción del buque y que el arrendador abordase las reparaciones exigidas para que el buque alcanzase el estado de navegabilidad para ser aceptable. Eso sí, corre en su contra el plazo resolutorio de la fecha de cancelación, si la hubiese, pues aún no se habría cumplido la obligación de entrega en el tiempo y forma pactados.

De las Cláusulas 3.a) y 3.c) nace que el arrendador no responde de los vicios ocultos (afectantes o no a la navegabilidad) no detectables a la entrega con la debida diligencia, aunque sin embargo se acuerda que el arrendador corra con el costo de la reparación de los vicios ocultos del buque, su maquinaria o sus accesorios, que se manifiesten dentro de los primeros doce meses (u otro plazo distinto que se pacte y señale en Box nº 32) desde la entrega del buque. Si los vicios ocultos se manifiestan ya más adelante, el arrendatario tendrá que correr con ellos. Otra precisión es que el arrendador en ningún caso corre con el coste del tiempo perdido en esas reparaciones de vicios ocultos, aunque le corresponda correr con la reparación en sí.

La (sub-cláusula 3 (b)) incluye el requisito de que el buque se documentará adecuadamente sobre la entrega. Documentación debe ajustarse a los requisitos del Estado del pabellón y la sociedad de clasificación. La disposición también requiere de inspección periódica del buque al día y que los certificados de comercio y de clase son válidos por un número convenido de meses después de la entrega.

1.1.2.1.2 Cláusula 4. Tiempo de entrega.

Esta cláusula contiene las disposiciones habituales relativas a la fecha antes de la cual el buque no tiene por qué ser aceptado por el arrendatario. También se incorpora la obligación para los propietarios de ejercer la debida diligencia para entregar el buque a más tardar en la fecha de cancelación.

1.1.2.1.3 Cláusula 6 (Restricciones comerciales)

De acuerdo con esta cláusula, los arrendatarios se comprometen a no emplear el buque en ciertos tráficos ni navegar por ciertos lugares, además de no emplearlo bajo términos que no están en conformidad con los términos del seguro sin haber obtenido previamente el consentimiento de dicho empleo de los aseguradores.

Esta cláusula de BARECON se inscribe dentro del entramado de restricciones y limitaciones pactadas en la póliza respecto a la libertad de uso de la cosa arrendada, el buque, por el arrendatario. Pueden encontrarse en BARECON:

- Unos límites genéricos, constituidos por:
 - Las “Trading restrictions” de la cláusula 6, que imponen expresamente un uso del buque para tráficos legales, transportando mercancías legales, dentro de los límites geográficos específicos fijados en la Box nº 20 (que suelen ser los establecidos por los aseguradores, los “Institute Warrant Limits IWL¹⁰”), con compromiso de emplear el buque fuera del ámbito geográfico de cobertura del seguro sólo previa autorización expresa de éste y abonando la extra-prima de cobertura, y excluyendo en todo caso el transporte de ciertas mercancías (básicamente material nuclear) .

¹⁰ Los límites geográficos dentro de los cuales un buque puede navegar sin incurrir en ninguna prima de seguro adicional.

- Y los límites impuestos por la cláusula nº 28, de guerra (“War”)
- Y unos límites específicos (“Trading limits”): los que se hayan consignado expresamente por las partes en la citada Box nº 20.

Las consecuencias de la violación de estos límites se prevé el Cláusula 28.a.ii): constituye causa de resolución (en las mismas condiciones que el incumplimiento respecto al seguro).

1.1.2.1.4 Cláusula 7. Inspeccion (Survey).

Esta cláusula trata sobre el habitual procedimiento de realización de las inspecciones del buque al inicio y al final del arrendamiento, y sobre la adjudicación a las partes de los costes y del tiempo empleado para realizarlos. Previa a la entrega y aceptación del buque, se emplean inspectores nombrados por cada parte, de lo que resulta:

La aceptación por el arrendatario del buque, aceptando el resultado de la inspección, supone aceptar que el buque se halla en estado correcto de prestar servicio, y por tanto, navegable. Si en la inspección el arrendatario aprecia algún defecto, entregará al arrendador una lista de reparaciones que ése debe hacer a su costo para que el buque sea aceptado.

A partir de la aceptación del buque y su entrega (seguimos aquí la solución de la cláusula 3.c) de BARECON/2001), se entienden cumplidas por el arrendador sus obligaciones respecto a la navegabilidad inicial, restándole desde entonces como única obligación en relación con este aspecto la de correr con el costo de la reparación de los vicios ocultos que se manifiesten durante un plazo a partir de la entrega. Pasado ese plazo, ni siquiera eso.

1.1.2.1.5 Clausula 8. Inspección.

Esta disposición otorga a los arrendadores el derecho de inspeccionar el buque en todo el período del arrendamiento aunque se requiere a los arrendadores dar a los arrendatarios " aviso razonable " acerca de su intención de examinar o inspeccionar el buque.

Se deja claro que bajo arrendamiento el tiempo del contrato nunca se interrumpe, precisando que todo el tiempo utilizado en relación con las inspecciones, reconocimientos o reparaciones debe formar parte de la duración del contrato y por lo tanto sea por cuenta de los arrendatarios.

1.1.2.1.6 Clausula 9. Inventarios, Combustible y Pertrechos.

Es la cláusula de BARECON que disciplina la realización de los inventarios que se efectúan en los surveys de entrega y devolución, así como el tratamiento de pertrechos y consumibles del buque. Establece el pacto de que a la entrega el arrendatario compre al arrendador todos los consumibles del buque a excepción de las piezas de respeto; a la devolución el arrendador comprará al arrendatario aquellos consumibles que haya a bordo en ese momento y, respecto a los respetos inventariados a la entrega, el arrendatario repondrá aquellos que utilizó durante el periodo de la póliza.

1.1.2.1.7 Cláusula 10. Mantenimiento y operación.

Una de las consecuencias más importantes resultantes del arrendamiento del buque es que durante todo el período que el buque esté en plena posesión y a disposición absoluta para todos los efectos de los arrendatarios, la responsabilidad del mantenimiento, operaciones y todos los costos y gastos derivados de estas actividades recae en los arrendatarios.

En la cláusula 10.a) se adjudica al arrendatario la obligación de correr con todo el mantenimiento del buque, y con todas las reparaciones, en particular las afectantes a la navegabilidad, surgidas con posterioridad a la entrega del buque al arrendatario, incluida la obligación de mantenimiento de la clasificación del buque y los certificados que correspondan. Las cláusulas 10.f) “Use of the vessel’s outfit”, y 10.g) “Periodical dry-docking” son aplicaciones concretas de la obligación de mantenimiento.

El incumplimiento de la obligación de los arrendatarios de mantener y reparar pudiera dar el derecho a los arrendadores a retirar la embarcación si los arrendatarios dejan de efectuar reparaciones... etc. en un plazo razonable.

1.1.2.1.8 Cláusula 11. Alquiler.

Comienza con una declaración expresa de la obligación fundamental de los Arrendatarios de pagar alquiler a los arrendadores puntualmente de acuerdo con los términos de la póliza. En un intento de dejar claro que cualquier incumplimiento por parte de los arrendatarios en el pago de alquiler más allá del período de gracia daría derecho a los arrendadores a exigir una indemnización por los costos y las pérdidas sufridas como consecuencia de los retrasos en el pago de alquiler, y de la consecuencia de su determinación.

El alquiler se paga en virtud de la sub-cláusula 11 (b) no menos de 30 días corridos por anticipado, a partir de la fecha de entrega.

La última frase de la sub-cláusula 11 (b) establece: "El alquiler se pagará de forma continua durante todo el período de fletamento".

La obligación incondicional de pagar alquiler en forma y plazo es estricta e incondicional y debe ser unida a un derecho de los arrendadores a retirar el buque si los fletadores han incurrido en incumplimiento de pago recogido en la Cláusula 28 (Extinción anticipada), que también ofrece la denominada "disposición contra tecnicismo" (antitechnicality) la cual proporciona un período de gracia de la cantidad de días, según lo acordado por las partes en el caso de que el incumplimiento de un pago puntual se puede atribuir a la "supervisión, negligencia, errores u omisiones por parte de los arrendatarios o sus banqueros". Respecto al lugar y forma de pago, remite a lo que se detalle en Boxes nº 25 y 26.

La sub-cláusula 11 (f) deja en manos de las partes contractuales negociar el tipo de interés aplicable a los pagos retrasados e insertarlo en la casilla 24 de la Parte I en consecuencia. En el caso de que la casilla 24 no se rellene, BARECON 2001 introduce un nuevo mecanismo de tipos de interés "por defecto". En lugar de referirse a la tasa de mercado vigente en el país donde los propietarios tienen su centro de actividad principal, serán los tres meses de la tasa interbancaria de Londres (LIBOR), más un 2 por ciento adicional. Como la tasa LIBOR cambia todos los días, es importante señalar el día en el que el interés se debe empezar a contar. En este sentido, la sub-cláusula 11 (f) especifica la fecha en que el alquiler se redujo debido. De acuerdo con la sub-cláusula 11 (g), el interés se genera en todos los

retrasos de los pagos de alquiler y se genera en el plazo de 7 días de funcionamiento de la fecha de la factura de los propietarios especificando la cantidad, o en ausencia de una factura, en el momento de el próximo pago de alquiler.

La póliza contempla expresamente en su cláusula 11 e. la extinción de la obligación de pago del alquiler por causa de la pérdida del buque.

1.1.2.1.9 Cláusulas 13 y 14. Seguros.

En el contexto del arrendamiento de buque, la responsabilidad de organizar y pagar los seguros y efectuar las reparaciones incumbe en principio a los arrendatarios. Así lo recoge la cláusula 13 a) respecto al seguro de casco y maquinaria, el seguro P&I y el riesgo de guerra, fundamentalmente. En las líneas 361-364 se prevé el supuesto de la necesidad de cubrir las necesidades del seguro obligatorio distinto del anterior, que también habrá de ser afrontado por los arrendatarios. Se aclara asimismo la cuestión de la responsabilidad de las reparaciones no cubiertas por el seguro debido a, por ejemplo, la franquicia o de deducción aplicable en los términos de los seguros, cargando con ellas asimismo los arrendatarios.

La obligación contractual estricta para organizar y mantener los seguros por parte de los arrendatarios, lleva consigo un derecho contractual conferido a los propietarios a retirar el buque, si los arrendatarios dejan de contratar y mantener cualquiera de los seguros. Esto se deduce de la sub-cláusula 28 (a) (ii) de la que se observa que se ha considerado razonable para permitir que los arrendadores den a los arrendatarios un respiro de un número determinado de días para corregir la situación.

La cláusula 14 es estrictamente opcional y sólo se aplica si se ha estipulado expresamente y se indica en el recuadro 29 en la Parte I. Si la cláusula 14 se acordó, entonces la cláusula 13 (Seguros y Reparaciones) se considera automáticamente eliminada.

En la cláusula 14, la responsabilidad de suscribir los seguros de casco y maquinaria y por riesgo de guerra se ha trasladado a los arrendadores. La responsabilidad de obtener y pagar la cobertura contra los riesgos de protección y de indemnización queda a cargo del arrendatario.

1.1.2.1.10 Cláusula 15. Devolución.

Respecto al lugar de devolución del buque, se fija en la Box nº 16, exigiendo que sea safe port así como ice-free port, y pidiendo que el atraque, designado por el arrendador, sea safe berth.

La cláusula 15 hace frente a los problemas asociados con un rebasamiento imprevisto del último viaje del buque más allá del final del período de póliza. BARECON 2001 introduce en el segundo párrafo de la Cláusula 15 de una garantía por parte de los arrendatarios (líneas 526 a 537) que indica que no permitirán que el buque inicie un viaje que no puede ser razonablemente completado antes del final del período de fletamento. Si los arrendatarios no entregan el buque dentro del período pactado, se proporciona un mecanismo para compensar a los arrendadores por el período siguiente a la expiración de la póliza hasta que sea entregado de nuevo el buque. Los arrendatarios deben pagar el equivalente diario de la tasa acordada de alquiler más un diez por ciento o pagar el precio de mercado actual para el buque, si esta cifra es superior.

El último párrafo requiere a los arrendatarios garantizar que los certificados del buque, incluidos los certificados de clase, sean válidos y estén actualizados para el número acordado de meses (el que se pacte en Box nº 17).

1.1.2.1.11 Cláusula 17. Indemnización.

Esta cláusula se constituye en una disposición de indemnización general. La Subcláusula 17 (a), establece una indemnización a los arrendadores caso de pérdida, daño o gasto incurrido derivado de la operación de los arrendatarios del buque; si el buque es detenido o arrestado; y por las responsabilidades que alcancen a los arrendadores producto de la firma por representantes del arrendatario de conocimientos de embarque u otros documentos.

La cláusula 17 también incorpora indemnizaciones de los arrendadores a los arrendatarios por cualquier pérdida, daño o gasto que surja de arresto o detención del buque del que los arrendadores sean responsables.

1.1.2.1.12 Cláusula 22. (Asignación, Sub-arriendo y Venta)

En esta cláusula los arrendatarios se comprometen a no ceder el arrendamiento ni a subarrendar el buque sin previa autorización expresa del arrendador, y en todo caso, sujetando esos contratos a los términos aprobados por el arrendador.

También se acuerda entre arrendador y arrendatario no vender el buque sin consentimiento previo de los arrendatarios, y si se consiente, será sujeto todo ello a que a su vez el comprador acepte el mantenimiento del arrendamiento, esto es, aceptando el comprador convertirse en cesionario de la posición de arrendador (es lo que se llama "assignment"). Por tanto, la cláusula condiciona la venta del buque al consentimiento del arrendatario y a la aceptación del arrendamiento por el comprador. Una venta incumpliendo el arrendador tal acuerdo de la póliza no tendría como consecuencia la invalidez de la venta, sino la responsabilidad del arrendador frente al arrendatario (y la extinción del arrendamiento si así lo quiere el comprador).

1.1.2.1.13 Cláusula 28. Extinción anticipada

La cláusula establece una distinción entre la terminación por incumplimiento por parte de los arrendatarios, el incumplimiento por parte de los arrendadores, y la terminación extraordinaria.

La Sub-cláusula 28 (a) (i) se refiere a un incumplimiento en el pago de alquiler y da derecho a los arrendadores a retirar el buque y rescindir el contrato con efecto inmediato si los arrendatarios no pagan alquiler, de conformidad con la Cláusula 11 (de alquiler). Sin embargo, la sub-cláusula también contiene una disposición "anti-tecnicismo": los arrendadores han de dar a los arrendatarios un aviso por escrito del número de días hábiles en que debe rectificarse el error. Pasado este plazo sin que el pago se realice, los propietarios tienen el derecho de suspender la póliza, con efecto inmediato. Este periodo de gracia viene contemplado en la casilla nº 34 de la póliza.

La Sub-cláusula 28 (a) (ii) se refiere a un incumplimiento por parte de los arrendatarios de los requisitos de la Cláusula 6 (Restricciones comerciales) y la Cláusula 13 (a) (seguros y reparaciones). También se otorga un período de "gracia" para que corrijan el fallo.

El fracaso del arrendatario de cumplir con las disposiciones de la sub-cláusula 10 (a) (i) (Mantenimiento y Reparaciones) es objeto de la Sub-cláusula 28 (a) (iii): el arrendador tiene la facultad de resolver el contrato, si habiéndose exigido a aquél que cumpla tan pronto como sea posible con lo establecido en la Cláusula 10.a.i), no se haya atendido tal demanda.

La Sub-cláusula 28 (b) faculta a los arrendatarios a suspender la póliza en caso de que estos se vean privados de la utilización del buque, como resultado de un incumplimiento por parte de los arrendadores de sus obligaciones en virtud de la póliza, que impida la utilización del buque por un período de 14 días corridos.

La Sub-cláusula 28 (c) se refiere a la pérdida total constructiva o económica del buque. Cabe señalar que la disposición establece que el buque no se considera perdido, hasta que se convierta en una pérdida total real o un acuerdo se ha alcanzado con respecto a su pérdida con sus suscriptores. A falta de acuerdo en cuanto a la pérdida del buque por sus suscriptores, el asunto será determinado por un tribunal competente.

1.1.3 Legislaciones internacionales.

Con respecto a las legislaciones internacionales, María I. Martínez Jiemenez en su trabajo, Los contratos de explotación del buque (1), nos define dos grandes bloques de países atendiendo al grado de evolución de sus ordenamientos jurídicos. En un primer grupo están los que aún permanecen “anclados” a una legislación mercantil codificada y en un segundo grupo los que han reformado su derecho marítimo o han introducido en su ordenamiento jurídico una normativa especial sobre esta materia.

En nuestro trabajo trataremos con códigos pertenecientes a este segundo grupo que adoptan una normativa especial, en concreto las legislaciones de Italia y Argentina. En lo que respecta a la legislación italiana, “Codice della navigazione” del año 1942, se caracteriza por su regulación de la navegación en conjunto, no hace distinción entre mar y aire, y considera el hecho técnico de la navegación como eje fundamental. En cuanto a la regulación de contratos, crea un sistema con autonomía jurídica teniendo un gran mérito doctrinal, lo que la hace un buen referente internacional para realizar nuestra comparativa. Finalmente, por otro lado tenemos la legislación argentina, Ley de Navegación nº 20094/1973, es una legislación que

acusa la influencia de la norma italiana, excluyendo la parte aérea que cita la italiana. En esta se regulan también aspectos públicos y privados que afectan al derecho marítimo, lo que nos da otra piedra de toque importante en nuestra comparativa.

1.1.3.1 Norma Italiana. Contrato de arrendamiento de buque.

1.1.3.1.1 Art. 376 - Locazione di nave.

Si ha locazione di nave quando una delle parti si obbliga a far godere all'altra per un dato tempo la nave verso un determinato corrispettivo.

1.1.3.1.2 Art. 377 - Forma del contratto.

Il contratto di locazione deve essere provato per iscritto. Tuttavia la prova scritta non è richiesta per la locazione di navi minori e di galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.

1.1.3.1.3 Art. 378 - Sublocazione e cessione del contratto.

Il conduttore non può sublocare la nave né cedere i diritti derivanti dal contratto, se tali facoltà non gli sono state consentite dal locatore. La forma del contratto di sublocazione e di quello di cessione è regolata dal disposto dell'articolo precedente.

1.1.3.1.4 Art. 379 - Obblighi del locatore.

Il locatore è tenuto a consegnare la nave, con le relative pertinenze, in stato di navigabilità e munita dei documenti necessari per la navigazione, nonché a provvedere a tutte le riparazioni dovute a Forza maggiore o a Logorio per l'uso normale della nave secondo l'impiego convenuto.

1.1.3.1.5 Art. 380 - Responsabilità del locatore.

Il locatore è responsabile dei danni derivati da difetto di navigabilità, a meno che provi che si tratta di vizio occulto non accertabile con la normale diligenza.

1.1.3.1.6 Art. 381 - Obblighi del conduttore.

Il conduttore è tenuto ad usare della nave secondo le caratteristiche tecniche, risultanti dal certificato di navigabilità, e in conformità dell'impiego convenuto.

1.1.3.1.7 Art. 382 - Scadenza del contratto.

Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato, ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione della nave.

Nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore, per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

1.1.3.1.8 Art. 383 - Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono con il decorso di un anno dalla scadenza del contratto o, nel caso previsto dall'articolo precedente, dalla data di riconsegna della nave. Nel caso di perdita presunta della nave, il termine decorre dalla data di cancellazione di questa dal registro d'iscrizione.

1.1.3.2 Argentina. Contrato de arrendamiento de buque.

1.1.3.2.1 Art. 219: Locación de buque

Locación de buque es el contrato por el cual una parte se obliga, mediante el pago de un precio, a conceder a la otra el uso o goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriéndole la tenencia.

1.1.3.2.2 Art. 220: Inscripción

El contrato de locación de buque debe probarse por escrito y, para ser invocado frente a terceros, estar inscripto en el Registro Nacional de Buques y asentado en su certificado de matrícula.

1.1.3.2.3 Art. 221: Sublocación

El locatario no puede sublocar el buque ni ceder el contrato sin autorización escrita del locador. Ambos actos deberán satisfacer los requisitos establecidos en el artículo precedente.

1.1.3.2.4 Art. 222: Entrega y devolución de buque

El locador debe entregar el buque al locatario, en el lugar y tiempo convenidos y con la documentación necesaria para el viaje y, salvo pacto en contrario, en estado de navegabilidad, en la medida en que con el empleo de una diligencia razonable pueda hacerlo. El locatario debe devolverlo a la expiración del término estipulado, en el mismo estado, salvo los daños originados por caso fortuito o fuerza mayor o por su uso normal y convenido, libre de tripulación si así lo hubiere recibido, y de todo crédito privilegiado ocasionado por su explotación o uso.

1.1.3.2.5 Art. 223: Obligación del locador

Es obligación del locador, durante todo el tiempo de la locación, ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el mismo estado de navegabilidad en que fue entregado. El locador es responsable de los daños ocasionados por incumplimiento de esa obligación, salvo que pruebe que se trata de un vicio oculto, que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

1.1.3.2.6 Art. 224: Uso del buque

El locatario está obligado a utilizar el buque de acuerdo con sus características técnicas y las modalidades convenidas en el contrato.

1.1.3.2.7 Art. 225: Lugar y tiempo de restitución del buque

El locatario debe restituir el buque a la expiración del término de la locación en el lugar convenido y, en su defecto, en el puerto del domicilio del locador. Salvo estipulación expresa de las partes, no se admite tácita reconducción, y la restitución no puede demorarse un tiempo mayor de la décima parte del término del contrato, durante el cual el locador tiene derecho a percibir únicamente el doble del precio estipulado.

1.1.3.2.8 Art. 226: Prescripción

Todas las acciones derivadas del contrato de locación de buques prescriben por el transcurso de un (1) año, contado desde la fecha de vencimiento, rescisión o resolución del contrato, o de la entrega del buque, si fuere posterior y, en caso de pérdida, desde la fecha en que debía ser devuelto.

1.1.4 Normativa legal aplicable en España.

1.1.4.1 Arrendamiento de cosa – Código civil.

Cuando se habla de Código Civil se hace referencia a un conjunto ordenado, sistematizado y unitario de reglamentos contemplados por el derecho privado. Se trata, por lo tanto, de normas creadas para ejercer un control sobre los vínculos civiles establecidos por personas tanto físicas como jurídicas, ya sean privadas o públicas. A continuación veremos los artículos relacionados con el contrato de arrendamiento de buque. Estos artículos los encontramos en Título VI, “del contrato de arrendamiento de cosa”, Capítulo I del Código Civil, de conformidad con la naturaleza jurídica de aquél, y ante la ausencia de normativa más específica en el Ordenamiento Jurídico español para el arrendamiento de buque: se trataría de los artículos 1543, y del 1546 al 1574, los cuales mayoritariamente están concebidos para bienes inmuebles. Señalemos a continuación aquellos aspectos relevantes para el contrato de arrendamiento de buque, hasta el Proyecto de ley que estamos valorando en este trabajo, donde la legislación española venía careciendo de regulación específica para el arrendamiento del bien concreto “buque”:

El 1543 define el contrato de arrendamiento de cosas como aquél en el cual una de las partes se obliga a dar a la otra el goce o uso de una cosa por tiempo determinado y precio cierto.

Por su parte el artículo 1546 denomina arrendador al que se obliga a ceder el uso de la cosa y arrendatario al que adquiere el uso de la cosa que se obliga a pagar.

El artículo 1550 precisa que cuando en el contrato de arrendamiento de cosas no se prohíba expresamente, podrá el arrendatario subarrendar en todo o en parte la cosa

arrendada, sin perjuicio de su responsabilidad al cumplimiento del contrato para con el arrendador. El 1551 añade a lo anterior que sin perjuicio de su obligación para con el subarrendador, queda el subarrendatario obligado a favor del arrendador por todos los actos que se refieran al uso y conservación de la cosa arrendada en la forma pactada entre el arrendador y el arrendatario. Finalmente, por el 1552 el subarrendatario queda también obligado para con el arrendador por el importe del precio convenido en el subarriendo que se halle debiendo al tiempo del requerimiento, considerando no hechos los pagos adelantados, al no haberlos verificado con arreglo a la costumbre.

Es importante el artículo 1553 en tanto en cuanto remite a la normativa del contrato de compraventa sobre saneamiento para regular en el arrendamiento todo lo relativo a materia de vicios ocultos de la cosa arrendada.

El régimen legal aplicable en España para la innavegabilidad inicial en el arrendamiento de buque sería el del saneamiento de vicios ocultos del arrendamiento de cosas y de la compraventa, régimen que, afortunadamente en la práctica real viene sustituido por la autonomía de la voluntad por un régimen mucho más sencillo y adaptado a la práctica de la navegación.

Los artículos 1554 y 1555 determinan las principales obligaciones del arrendador y del arrendatario. En su virtud el arrendador está obligado: a entregar al arrendatario la cosa objeto del contrato, a hacer en ella durante el arrendamiento todas las reparaciones necesarias a fin de conservarla en estado de servir para el uso a que ha sido destinada, y a mantener al arrendatario en el goce pacífico del arrendamiento por todo el tiempo del contrato. Por su parte el arrendatario está obligado a pagar el precio del arrendamiento en los términos convenidos, a usar de la cosa arrendada como un diligente padre de familia, destinándola al uso pactado (y, en defecto de pacto, al que se infiera de la naturaleza de la cosa arrendada) y a pagar los gastos que ocasione la escritura del contrato.

El artículo 1556 establece las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones expresadas en los artículos anteriores: las partes podrán pedir la rescisión del contrato y la indemnización de daños y perjuicios, o sólo esto último, dejando el contrato subsistente.

Los artículos 1561 a 1563 regulan acerca del estado de la cosa arrendada a su devolución y sobre las consecuencias de los deterioros de la misma: el arrendatario debe devolver la cosa, al concluir el arriendo, tal como la recibió, salvo lo que hubiese perecido o se hubiera menoscabado por el tiempo o por causa inevitable (a falta de expresión del estado al tiempo de arrendarla, la ley presume que el arrendatario la recibió en buen estado, salvo prueba en contrario), siendo el arrendatario responsable del deterioro o pérdida que tuviere la cosa arrendada, a no ser que pruebe haberse ocasionado sin culpa suya.

El artículo 1565 trata sobre la extinción natural del arrendamiento: si el arrendamiento se ha hecho por tiempo determinado, concluye el día prefijado sin necesidad de requerimiento.

Por su parte el 1569 establece las causas de extinción anticipada del contrato a voluntad del arrendador, al decir que el arrendador podrá desahuciar judicialmente al arrendatario por alguna de las causas siguientes:

1. Haber expirado el término convencional.
2. Falta de pago en el precio convenido.
3. Infracción de cualquiera de las condiciones estipuladas en el contrato.
4. Destinar la cosa arrendada a usos o servicios no pactados que la hagan desmerecer, o en defecto de pacto al uso derivado de la naturaleza de la cosa.

El artículo 1571 recoge el caso específico del destino del arrendamiento al producirse la venta de bien arrendado, regulando al respecto que el comprador de una cosa arrendada tiene derecho a que termine el arriendo vigente al verificarse la venta, salvo pacto en contrario y que si el comprador usare de este derecho, el arrendatario podrá exigir que el vendedor le indemnice los daños y perjuicios que se le causen.

En el régimen nacional si nada se hubiere pactado sobre el lugar y tiempo del pago del arrendamiento, se estará, en cuanto al lugar, a lo dispuesto en el artículo 1171; y, en cuanto al tiempo, a la costumbre de la tierra, art. 1574 CCiv. El impago conlleva el derecho del arrendador de resolver el contrato (art 1569.2º CCiv. anteriormente visto).

1.1.4.2 Código de comercio. El fletamento.

El Código de comercio es un conjunto de normas y preceptos que regulan las relaciones mercantiles entre diversos individuos o empresas de un mismo territorio. Forma parte del derecho privado, en su rama dedicada a las relaciones mercantiles. En nuestro caso mencionaremos a continuación los aspectos de este Código de aplicación (repetimos que “análoga”) al arrendamiento de buque encontrándolos principalmente en su Título III relativo a los contratos especiales del comercio marítimo y particularmente al fletamento, a donde se viene acudiendo para encontrar regulación aplicable al caso siquiera analógicamente al contrato que nos ocupa, debido a la ya reiterada absoluta falta de normativa específica y al carácter excesivamente genérico de las disposiciones del Código Civil relativas al arrendamiento cosa, problemas de particular gravedad en un contrato de la relevancia económica del arrendamiento de buque (tanto por los intereses y las utilidades comerciales en juego como por el intrínseco valor del objeto arrendado).

Se ha venido tradicionalmente invocando para el arrendamiento de buque el artículo 652, que exige para el fletamento la forma escrita en póliza (aunque no como requisito constitutivo del contrato).

El artículo 679 sirve también de base para invocar la posibilidad de subarriendo. Por este artículo el fletador de un buque por entero podrá subrogar el flete en todo o en parte a los plazos que más le convinieren, sin que el Capitán pueda negarse a recibir a bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento, y que se pague al fletante la totalidad del precio convenido, aun cuando no se embarque toda la carga.

El artículo 681 al establecer que si el fletador embarcase efectos diferentes de los que manifestó al tiempo de contratar el fletamento, sin conocimiento del fletante o Capitán, y por ello sobrevinieren perjuicios, por confiscación, embargo, detención u otras causas, al fletante o a los cargadores, responderá el causante con el importe de su cargamento, y además con sus bienes, de la indemnización completa a todos los perjudicados por su culpa, es apoyatura para alguno de los tipos de limitaciones al uso del buque por el arrendatario (las relativas al tipo de mercancía transportada) y de las consecuencias de su inobservancia.

Siempre hay que tener en cuenta, como posibles fuentes de analogía algunas de las causas de rescisión del contrato por voluntad del fletador y del fletante, y por causas objetivas que el Código de Comercio recoge en los artículos 688, 689 y 690. Así, por el artículo 688 a petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento: si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido; si la cabida del buque no se hallase conforme con la que figura en el certificado de arqueo, o si hubiere error en la designación del pabellón con que navega; si no se pusiere el buque a disposición del fletador en el plazo y forma convenidos; si, salido el buque a la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos o tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga. Todo esto posibilitaría la resolución del contrato por voluntad del arrendatario por falta de navegabilidad inicial manifiesta.

Por otra parte, por el artículo 689 a petición del fletante podrá rescindirse el contrato de fletamento si el fletante vendiere el buque antes de que el fletador hubiere empezado a cargarlo, y el comprador lo cargare por su cuenta (en este caso, el vendedor indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen).

Por el artículo 690 el contrato de fletamento se rescindiré, y se extinguirán todas las acciones que de él se originan, si, antes de hacerse a la mar el buque desde el puerto de salida, ocurriere alguno de los casos siguientes: la declaración de guerra o interdicción del comercio con la potencia a cuyos puertos debía el buque hacer su viaje; el estado de bloqueo del puerto a donde iba aquél destinado, o peste que sobreviniere después del ajuste. La detención indefinida, por embargo del buque de orden del Gobierno, o por otra causa independiente de la voluntad del naviero; a inhabilitación del buque para navegar, sin culpa del Capitán o naviero.

A la vista de la legislación española, los tiempos de prescripción de acciones que se puedan derivar del contrato de arrendamiento de buque pueden ser distintos, en función de que se considere al contrato de arrendamiento de buque como un contrato civil o un contrato mercantil:

- Si se mantiene la naturaleza mercantil del contrato, tendríamos, a la vista de las normas de prescripción de acciones del Código de Comercio:
 - Una prescripción de 6 meses para el cobro del alquiler y demás gastos (por analogía con el flete), y

- Una prescripción de 1 año para las demás acciones (salvo abordaje, que prescribe a los 2 años)
- Si se mantiene la naturaleza civil del contrato, tendríamos, a la vista de las normas de prescripción de acciones nacidas del contrato de arrendamiento del Código Civil, una prescripción de 5 años.

La Jurisprudencia del Tribunal Supremo parece optar por:

- La prescripción de 5 años (civil), para el cobro del alquiler
- Para el resto de posibles acciones derivadas del arrendamiento, lo establecido por el Código de Comercio (por analogía)

1.2 Metodología.

1.2.1 Generalidades.

En los últimos años en España hemos asistido al reiterado intento de aprobación del conocido como Proyecto de Ley de Navegación Marítima. Proyecto rechazado ya en 4 ocasiones al no obtener el decidido respaldo político necesario para su aprobación, dejándose en el mejor de los casos decaer los proyectos por terminación de las legislaturas. Todos estos esfuerzos en reformar una ley tan dispersa en lo que se refiere al arrendamiento de buque, nos lleva a hacernos a nosotros mismos algunas preguntas: este esfuerzo regulador, ¿mejoraría la legislación aplicable hasta la fecha, en relación al contrato de arrendamiento de buque?, en el ámbito internacional, ¿nos equipara ante legislaciones más avanzadas en este campo?, ¿dará una mayor seguridad jurídica? Y finalmente, ¿cómo puede afectar esta nueva normativa a la práctica habitual del mercado?

En este documento vamos a intentar dar respuesta a estas preguntas a través del análisis de las herramientas descritas en los apartados anteriores y su cotejo con el actual proyecto. En el punto uno planteamos una serie de puntos básicos de comparación nacidos de la propia definición del contrato de arrendamiento que recogen los aspectos más importantes de este tipo de contrato: concepto, forma,

obligaciones, publicidad, subarriendo y cesiones, venta y prescripción de acciones. Estos puntos nos van a servir como guía para ver las diferencias entre la normativa aplicable en España a día de hoy, con la que a día de hoy es la proforma más utilizada a nivel mundial, póliza BARECON, con dos normas de relevancia internacional como son la Argentina y la Italiana y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima que pretende sustituir a las vigentes normas nacionales (Código Civil y Código de Comercio).

1.2.2 Justificación de la metodología empleada.

Para intentar resolver nuestras preguntas intentaremos aplicar una metodología básicamente de comparación entre las distintas herramientas de las que disponemos.

El análisis comparativo se viene haciendo desde la antigüedad y no por simple curiosidad si no como medio para beneficiarse de la experiencia de otros. La tradición atribuye a Solón y Licurgo el haberse inspirado en el derecho extranjero para elaborar el sistema jurídico con el que, respectivamente dotaron a las ciudades griegas de Atenas y Esparta (2 pág. 13)

El análisis comparativo nos puede servir para muchos propósitos, uno de ellos es que la comparación nos sirve para examinar nuestro propio sistema y sus principios y en consecuencia, entenderlos mejor.

En los últimos años la difusión e importancia de los estudios comparativos ha sufrido un notable aumento. Esto se debe en gran medida, al aumento de los intercambios económicos, culturales y personales lo que nos lleva a un aumento de las relaciones jurídicas internacionales y a la necesidad de aplicar al ordenamiento jurídico nacional unos instrumentos efectivos que nos lleven a la aplicación de las normas internacionales para regular esas relaciones jurídicas en auge.

Nuestro análisis comparativo se centra en un conjunto de sistemas jurídicos que comparten unas determinadas características, esto es que, pertenecen a la misma familia jurídica¹¹.

¹¹ Familia romano germánica, la integran países cuya ciencia jurídica se ha elaborado sobre los fundamentos del derecho romano y de la tradición germánica, fusionadas en Europa en el siglo VI.

La primera fase de este análisis comparativo ya la tenemos plantada, tenemos un punto de partida, un problema y la necesidad de dar respuesta a ese problema. En nuestro caso son las preguntas que nos hacemos en el anterior apartado.

La segunda fase a estas alturas también disponemos de ella, pues tenemos recogido en apartados anteriores, la normativa aplicable en los países objeto del estudio con la forma actual que tienen de resolver el problema. Esto lo hacen actualmente a través de sus normativas aplicables. Al mismo tiempo tenemos la forma más extendida a nivel mundial de resolver el contrato de arrendamiento de buque, indudablemente la mejor baza de que disponemos para comparar.

La tercera fase del análisis comparativo pretende que busquemos razones para explicar las analogías o diferencias en las soluciones adoptadas en respuesta a nuestro problema.

Y por último, obtendremos una solución a adoptar en cuanto a la eficacia o ineficacia de la resolución de nuestro problema, que en nuestro caso se plasmará en unas conclusiones finales a cerca del nuevo Proyecto de Ley de Navegación Marítima que darán respuesta a nuestras preguntas.

Ya hemos explicado el por qué de realizar el análisis comparativo con la póliza BARECON, debido a su gran importancia en este tipo de contratos. Ahora explicaremos el por qué de la elección de las normas aplicadas en Argentina e Italia, nuestra elección se debe a que son dos normas de países que en su momento, fueron pioneros al legislar este tipo de contratos y tienen una base sólida en su legislación para poder comparar con la legislación vigente en España a día de hoy. Esto junto con la póliza BARECON nos sirve para comparar el nacimiento de la que tarde o temprano será aprobada, Ley de Navegación Marítima.

2. DESARROLLO

2.1 Evolución del nuevo Proyecto de ley de Navegación Marítima (PLNM).

Hemos visto ya, además del presente proyecto de ley de navegación de 2013, varios intentos anteriores en fase de borrador y anteproyecto, y dos más que llegaron a estadio de proyecto de ley, en 2006, y 2008 para sacar adelante la nueva legislación marítima que sustituirá al Libro III del viejo Código de Comercio.

En la evolución de los borradores, anteproyectos y proyectos varios tiene lugar, positivamente, un alejamiento del concepto de ley interna y un creciente acercamiento al orden internacional de los Convenios Marítimos, en el que España está plenamente inserta. Las diferencias que este último texto presenta respecto a los anteriores no son abundantes pero sí destacables, en cuanto enmarcan la relación con ese orden internacional marítimo que, con irregular éxito, busca la uniformidad.

El proceso de reforma comenzó en España en la década de los ochenta con una serie de medidas en el ámbito del contrato de seguro marítimo, pero en los contratos de utilización del buque, no fue hasta 1999 cuando se nombra una Sección Especial para la reforma del Derecho de la navegación marítima en el seno de la Comisión General de Codificación¹². Finalmente, después del primer borrador del año 2002, revisado en gran parte por el hundimiento del Prestige, se entregó en el año 2004 el primer Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima. Después de varias revisiones el texto se remitió en el año 2006 a las Cortes ya como Proyecto de Ley, no consiguiendo, ni en esta ocasión ni en 2008 su aprobación.

Con la aprobación de esta nueva Ley se podría poner fin a más de 125 años de vigencia del Libro III Código de Comercio de 1885¹³, base del Derecho marítimo español, complementado con otras normas especiales.

¹² La Comisión General de Codificación es un órgano de asesoramiento en la preparación de las tareas prelegislativas propias del Ministerio de Justicia.

¹³ La parte general relativa a contratos mercantiles, prescripción y caducidad de los mismos.

2.2 Descripción del PLNM.

Veamos qué nos depara esta nueva Ley:

El Proyecto de Ley pretende relacionar el Derecho marítimo nacional con los distintos Convenios Internacionales y las normas de la Unión Europea que regulan el negocio marítimo, esto terminaría con las contradicciones entre el derecho nacional y los convenios internacionales, dando así la seguridad jurídica necesaria.

La futura Ley utiliza la técnica de remisión (3 pág. 28) al contenido de los textos internacionales que se aplican a los distintos aspectos de la navegación, evitando realizar así una regulación que efectúe una transposición a nuestro Derecho interno de la regulación contenida en los numerosos tratados internacionales en materia de navegación marítima, avería gruesa, embargo, hipoteca, etc. suscritos por España, remitiendo la Ley en cada materia a los convenio vigentes y reservándose el dotar de contenido los espacios que los Convenios dejan a los Estados.

Sin embargo, esta técnica, tal y como indica el Consejo General del Poder Judicial¹⁴, puede ser compleja por la consulta que deviene necesaria a los respectivos Convenios y su cotejo con las especialidades reguladas por el Proyecto, de tal modo que se tenga una visión íntegra de la materia. En último término, podría afectar al principio constitucional de seguridad jurídica, lo que resultaría ciertamente contradictorio al tener la futura Ley como objetivo “proporcionar seguridad jurídica, al asegurar un perfecto engarce con las normas españolas, europeas y Convenios internacionales hoy vigentes, tanto de Derecho Público como Privado, facilitando la interpretación unívoca de esas normas por los tribunales”.

Los otros dos objetivos que persigue esta futura Ley son, por un lado, dotar a nuestro ordenamiento jurídico de la necesaria homogeneidad con el Derecho Marítimo internacional adoptado con generalidad por los países marítimos de la UE y OCDE, como exige un tráfico caracterizado por su transnacionalidad, y, por otro, tratar de reflejar la realidad práctica actual del transporte marítimo y tener en cuenta las consecuencias económicas y de todo orden que puedan derivarse de las modificaciones introducidas.

¹⁴ Órgano de gobierno del Poder Judicial de España. Su función es velar por la garantía de la independencia de los jueces y magistrados frente a los demás poderes del Estado.

El Proyecto de Ley de Navegación Marítima consta de 524 artículos estructurados en un Título Preliminar y diez Títulos, once Disposiciones Adicionales, dos Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y ocho Disposiciones Finales.

2.2.1 Articulado PLNM 2013 referente al arrendamiento de buque.

Vemos a continuación los artículos referentes al contrato de arrendamiento de buque propuestos en el PLNM 2013, incluyendo las variaciones con respecto a los textos de anteproyectos y proyectos elaborados en los años 2004, 2006 y 2008, viendo que la mayoría de las modificaciones han sido realizadas entre los textos del 2004 y 2006, siendo mínimas las variaciones entre los textos presentados en 2006, 2008 y 2013.

Es importante tener en cuenta que la concepción del redactor del Proyecto respecto al contrato de arrendamiento de buque es la de tratarse de un tipo particular del más genérico contrato del “arrendamiento de cosa”. Así, la normativa aplicable al mismo, de principio, sería la que contiene el Código Civil para el arrendamiento de cosa, y la misión que se impone el redactor es la de introducir en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima para el arrendamiento de buque estrictamente aquello que, por la particularidades de este contrato, conviene que se aparte de la regla general del arrendamiento de cosa. A este respecto se decía en la Memoria al Anteproyecto de 2004: *“El contrato de arrendamiento de buque se regula en forma no exhaustiva, puesto que en sus líneas básicas se enmarca en la regulación del arrendamiento de cosas del Código Civil. La regulación propuesta tiende, más bien, a recoger y solucionar aquellos aspectos específicos que provoca la circunstancia de que el contrato tenga por objeto un buque, en lugar del supuesto habitual del bien inmueble en que piensa en Código Civil. Esta circunstancia genera soluciones que se apartan, en puntos concretos de señalada importancia, de las generales, como muestran los formularios de bareboat charter más utilizados en la práctica marítima actual (modelo BARECON)”* (4).

2.2.1.1 Art. 188. Concepto.

Por el contrato de arrendamiento de buque 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.

2.2.1.2 Art. 189. Forma del contrato.

El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito.

2.2.1.3 Art. 190. Oponibilidad frente a terceros.

Para que pueda ser opuesto a terceros de buena fe, el contrato de arrendamiento del buque deberá figurar inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

2.2.1.4 Art. 191. Entrega del Buque.

1. El arrendador está obligado a entregar el buque arrendado y sus pertrechos en las condiciones especificadas en el contrato y, en lo no previsto, en las adecuadas para el uso pactado.
2. La entrega habrá de realizarse en el lugar y tiempo fijados en el contrato.

2.2.1.5 Art. 192. Estado de navegabilidad a la entrega.

1. Salvo pacto en contrario, el arrendador entregará el buque en estado de navegabilidad y tendrá a su cargo las reparaciones que se deriven de vicio propio del buque.
2. El arrendador responderá 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.
3. Este precepto tendrá carácter imperativo en los contratos de arrendamiento de buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.

2.2.1.6 Art. 193. Limitaciones de uso del buque y pago del precio.

1. El arrendatario está obligado a utilizar el buque arrendado conforme a lo pactado en el contrato y, en lo no previsto, de acuerdo con las características técnicas del buque.
2. Igualmente está obligado a pagar el precio pactado en el tiempo y lugar convenidos.

2.2.1.7 Art. 194. Obligación de mantener el buque en estado de navegabilidad.

1. El arrendatario está obligado, durante el tiempo de duración del contrato, a mantener el buque en estado de navegabilidad. Asimismo, está obligado a informar al arrendador de los daños sufridos por el buque que afecten o puedan afectar a su clasificación. El arrendador podrá inspeccionar el buque en cualquier momento para comprobar su estado, sin perjudicar su normal explotación y siendo a su costa los gastos ocasionados.
2. En los contratos de arrendamiento de los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, son a cargo del arrendador las reparaciones necesarias para mantener la embarcación en estado de navegabilidad, salvo las debidas por culpa del arrendatario. Será nulo cualquier pacto que exonere al arrendador total o parcialmente e esta obligación.

2.2.1.8 Art. 195. Obligación de restituir el buque a la terminación del contrato.

1. El arrendatario está obligado a restituir el buque en el momento pactado en el contrato. Si no lo restituyera en el plazo previsto indemnizará al arrendador los daños y perjuicios que éste experimente por el retraso. No obstante y salvo pacto en contrario, el contrato se entenderá prorrogado por el período de exceso que resulte de la duración del último viaje en curso ordenado razonablemente por el arrendatario.
2. El arrendatario deberá restituir el buque en el lugar convenido y, a falta de pacto, en el mismo que se entregó el buque.
3. El buque deberá ser restituido en el estado en que se encontraba cuando fue entregado al arrendatario, salvo el desgaste normal derivado del uso pactado.

2.2.1.9 Art. 196. Efectos de la enajenación del buque sobre el arrendamiento.

En caso de enajenación del buque, el adquirente quedará subrogado en el contrato de arrendamiento existente, siempre que estuviese inscrito en el Registro de Bienes Muebles o conociese efectivamente su existencia al tiempo de la compraventa. En otro caso, quedará extinguido el contrato, con independencia del derecho del arrendatario a ser indemnizado por el arrendador. En todo caso, el adquirente deberá respetar el viaje en curso de ejecución en el momento de la transmisión.

2.2.1.10 Art.197.Obligación del arrendatario de mantener indemne al arrendador.

El arrendatario está obligado a mantener indemne al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado.

2.2.1.11 Art. 198. Interrupciones en el uso del buque arrendado.

1. Sin perjuicio de la responsabilidad establecida en el apartado 2 del artículo 192, si el buque no pudiera utilizarse durante un plazo superior a cuarenta y ocho horas por causas derivadas de su vicio propio, cesará la obligación de pagar el precio por todo el período de inactividad.
2. En los contratos de arrendamiento de los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, esta imposibilidad de utilización dará derecho al arrendatario a optar por la rebaja del precio o por la resolución del contrato, sin posibilidad de pacto en contrario y al margen de las indemnizaciones por daños y perjuicios que puedan corresponderle.
3. Cuando la interrupción en el uso del buque o embarcación arrendado se produzca a causa de reclamaciones contra el arrendador, el arrendatario tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que sean consecuencia de la retención.

2.2.1.12 Art. 199. Subarriendo del buque y cesión del arriendo.

1. El arrendatario no podrá subarrendar el buque ni ceder el contrato a un tercero sin el consentimiento del arrendador.

2. Al contrato de subarriendo y a la cesión del contrato se les aplicará lo dispuesto en los artículos 189 y 190.

2.2.1.13 Art. 200. Obligaciones del arrendatario que subarrienda.

1. El arrendatario que subarriende el buque continúa obligado a pagar el precio del arriendo al arrendador.
2. Si el arrendador no obtuviera el pago del arrendatario, podrá dirigirse contra el subarrendatario para exigirle el precio del subarriendo que todavía no haya pagado al arrendatario.

2.2.1.14 Art. 201. Efectos del contrato de cesión de arriendo.

La cesión consentida del contrato de arrendamiento produce la separación del arrendatario del contrato y la subrogación del cesionario en la posición jurídica que ocupaba aquél.

2.2.1.15 Art. 202. Prescripción de acciones.

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de terminación del contrato o de la devolución del buque, si fuera posterior. El plazo no empezará a contar para las acciones derivadas de lo dispuesto en artículo 197 sino desde que el arrendador se viera obligado a soportar la carga o derecho de que se trate.

2.2.1.16 Contrato de arrendamiento náutico.

En este apartado el PLNM introduce un nuevo tipo de arrendamiento, el denominado arrendamiento náutico que regulara el arrendamiento de embarcaciones con fines deportivos. Solo nos limitaremos a describir someramente este caso particular de arrendamiento ya que en lo concerniente a nuestro tema a tratar podemos englobarlo en los puntos que tratamos en este trabajo, en lo que se refiere a la parte de arrendamiento de buque.

Este contrato viene referido en el PLNM en los artículos 307 a 313. Se divide en dos partes bien diferenciadas. La primera sería el “arrendamiento náutico sin dotación”, (art 308.2), consistente en una arrendamiento de buque o embarcación, cuando la finalidad es exclusivamente deportiva o recreativa, y que se disciplina por las mismas

reglas del arrendamiento de buque ordinario, es un mero arrendamiento de buque pero con la diferencia de que se le aplican en algunos puntos concretos, ciertas reglas especiales en atención a su especificidad, las referidas en los arts. 309, 311 y 312. La segunda parte sería el “arrendamiento náutico con dotación”, (art. 308.3), pese a la denominación ni siquiera es arrendamiento, al llevar incluida a la tripulación no se hace “entrega” de la cosa, no hay “demise” por lo que no hay arrendamiento si no fletamento, sería entonces un subtipo de fletamentos cuyo fin no es el transporte (art. 210).

2.3 Comparativa entre la norma aplicable nacional, normativas internacionales y el nuevo PLNM.

Vamos a comparar en 16 cuadros las ideas lo más esquematizadas que podamos teniendo en cuenta exclusivamente la información vista en los anteriores puntos, de forma que podremos encontrar algunos cuadros vacíos, sin información dentro de cada cuadro, lo que significaría que no tenemos datos en lo que se refiere a la indicación de ese cuadro y así veremos más claramente dónde se legisla, dónde no había legislación, y qué comparamos de forma más clara.

Concepto de arrendamiento de buque	
<ul style="list-style-type: none"> • Contrato entre partes, arrendamiento de cosa • El propietario queda al margen. • El arrendatario pasa a ser naviero. • Contraprestación es el pago del “hire”. 	
BARECON	
Norma Argentina	Art. 219. <ul style="list-style-type: none"> • Una parte se obliga al pago de un precio para conceder a otro el uso y goce del buque, transfiriendo la tenencia.
Norma Italiana	Art. 376. <ul style="list-style-type: none"> • Una parte se obliga a ceder el goce de la nave durante un tiempo y precio determinado.
Código Civil	Art. 1543. <ul style="list-style-type: none"> • Contrato de arrendamiento de cosa, una parte se obliga a dar a la otra el goce u uso de una cosa por un tiempo y precio determinado.

	Art. 1546. <ul style="list-style-type: none"> • Define al arrendador y al arrendatario.
Código comercio	
PLNM	Art. 188. <ul style="list-style-type: none"> • El arrendador se obliga por un precio a entregar el buque al arrendatario, para un uso temporal.
Conclusión	<p>Conforme a lo descrito, observamos que el contrato de arrendamiento de buque queda definido en el actual Código Civil en dos artículos, el primero de los cuales nos define el propio contrato de arrendamiento de buque como un arrendamiento de cosa y un posterior artículo que nos define las figuras que intervienen en este contrato, el arrendador y el arrendatario. La Norma italiana no nos amplía muchos más datos, sin embargo la Argentina nos apostilla que se transfiere la tenencia del buque. De cualquier modo se incide en el elemento caracterizador del arrendamiento, que es el traspaso posesorio (ceder el goce, transferir la tenencia...). Con respecto al PLNM podemos ver que aglutina, para el caso concreto del arrendamiento de buque, los dos artículos del actual Código Civil en uno solo, definiendo quién se obliga, a cambio de qué se obligan, define la cosa que se entrega, el buque, y nos pone en la línea del uso pactado y en su defecto nos indica un uso natural de la cosa arrendada. Igualmente, al mencionar la entrega hace referencia expresa al traspaso posesorio. Por lo que quedaría mejor definido el contrato de arrendamiento de buque que en la actual normativa.</p>

Forma del contrato	<ul style="list-style-type: none"> • Contrato que usualmente se da en forma escrita (aunque no es necesario). • Contrato complejo y de gran importancia económica • Normalmente es plasmado en una póliza.
BARECON	
Norma Argentina	Art. 220 <ul style="list-style-type: none"> • Exige forma escrita. • Ha de ser inscrito en el Registro Nacional de Buques.
Norma Italiana	Art. 377 <ul style="list-style-type: none"> • Debe constar por escrito.

	<ul style="list-style-type: none"> No exigible para embarcaciones menores.
Código Civil	
Código Comercio	<p>Art. 652.</p> <ul style="list-style-type: none"> Exige forma escrita para el contrato de fletamento (aplicación analógica). Se plasma en una póliza. Aunque no es requisito constitutivo del contrato.
PLNM	<p>Art. 189</p> <ul style="list-style-type: none"> Debe constar por escrito. Aunque no es requisito constitutivo del contrato. No exigible para embarcaciones menores. <p>Art 190 y 70.2</p> <ul style="list-style-type: none"> Puede ser inscrito en el Registro de Bienes Muebles
Conclusión	<p>Vemos que la forma del contrato en la legislación nacional (Código de Comercio) exige forma escrita para el contrato de arrendamiento de buque que se plasma en una póliza, aunque no es un requisito constitutivo del contrato. Vemos en las normas internacionales, nos indica la obligatoriedad sin excepción, de la forma escrita para la celebración del contrato, (dejando excluidas las embarcaciones menores en la legislación italiana). La argentina va un paso más allá obligando expresamente a la inscripción en el Registro Nacional de Buques del contrato. Con la aprobación del PLNM nos equipararíamos a estas normativas internacionales.</p>

Obligación del arrendador	
Entregar el buque acordado, en fecha y lugar	
<ul style="list-style-type: none"> Obligación esencial es la entrega del buque en lugar, fecha, estado y condición de navegabilidad concretadas (respecto a la navegabilidad, ver el siguiente punto de comparación). 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> Clausula 4. Especifica la entrega. Clausula 7. Inspección de entrega. Clausula 9. Inventarios, combustibles y pertrechos. Clausula 28.b. Resolución del contrato por el arrendatario debido al incumplimiento de la obligación de entrega del

	arrendador.
Norma Argentina	<p>Art. 222</p> <ul style="list-style-type: none"> • El locador entrega al locatario el buque en tiempo y forma salvo pacto en contrario, en estado de navegabilidad con una razonable diligencia.
Norma Italiana	<p>Art. 379</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habla de la obligación de entregar al arrendador la nave con accesorios, condiciones y documentos necesarios.
Código Civil	<p>Art. 1554</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendador obligado a entregar al arrendatario la cosa objeto del contrato.
Código Comercio	<p>Art. 688</p> <ul style="list-style-type: none"> • El fletador podrá rescindir el contrato si el buque no es puesto a su disposición en tiempo y forma convenidos (aplicación analógica).
PLNM	<p>Arts. 188 y 191</p> <ul style="list-style-type: none"> • Especifica la obligatoriedad de entrega del concreto buque pactado y sus pertrechos en el tiempo, lugar y forma pactados según contrato y en las condiciones de uso pactadas.
Conclusión	<p>Vemos que actualmente, en la interpretación y aplicación que se hace de nuestra normativa, la obligación del arrendador de entrega proclamada por el Código Civil se entiende, por la aplicación analógica de la obligación de puesta a disposición del fletamento del Código de Comercio, como una facultad de rescindir el contrato por parte del arrendatario si lo anteriormente dicho no se lleva a cabo en la fecha, lugar y estado estipulados. Las normas argentina e italiana especifican, además del tiempo y lugar de entrega, una entrega en buen estado de navegabilidad y pertrechos. En particular la norma argentina matiza esta navegabilidad dejándola en una obligación con carácter de razonable diligencia, esto es, deja al arrendador con una posible responsabilidad por incumplimiento mas atenuada. Por lo que respecta a la póliza BARECON, en sus cláusulas es más detallada en este punto, matizando lugar y fecha de entrega, inspección a la entrega para detectar posibles condiciones de innavegabilidad, inventaría pertrechos, combustibles... etc. y estipula claramente el supuesto de incumplimiento de la puesta a disposición del buque en la forma pactada. Vemos que el PLNM,</p>

	<p>no siendo tan extenso como la póliza BARECON, sí detalla lo mismo que las normas internacionales descritas y además remite claramente a las partes mediante la autonomía de la voluntad a adoptar las cláusulas en el contrato que se crean convenientes, al incorporar en la redacción la expresión “según contrato”, tanto para configurar el contenido de la obligación como para regular las consecuencias de su incumplimiento. La consecuencia es que se deja el paso abierto en este punto a las prácticas convencionales habituales, como las de las cláusulas citadas de BARECON.</p>
--	---

Obligación del arrendador	
Entrega en estado de navegabilidad y vicios ocultos.	
	<ul style="list-style-type: none"> • Buque ha de estar en perfecto estado de navegabilidad. <ul style="list-style-type: none"> ○ Seaworthiness. ○ Cargo worthiness. • Armador comprometido con la navegabilidad inicial. <ul style="list-style-type: none"> ○ No con mantenimiento en fase ejecución. ○ No con navegabilidad sobrevenida. • Se establece inspección inicial.
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 3a. <ul style="list-style-type: none"> ○ Responsabilidad del arrendador por innavegabilidad inicial no es absoluta. ○ Es obligación de medios de razonable diligencia: no respondería por daños que se originen debidos a innavegabilidad por vicios ocultos no razonablemente detectables. ○ Arrendador se obliga a las reparaciones de vicios ocultos manifestados hasta un determinado plazo (12 meses por defecto) ○ Arrendatario mantiene la navegabilidad en fase de ejecución. • Clausula 7. Inspección de entrega. • Clausula 9. Inventarios, combustibles y pertrechos. • Clausula 28.b. Cancelación de la póliza por el arrendatario debido a un incumplimiento de la obligación navegabilidad inicial del arrendador que comporte la no

	disponibilidad del buque en un plazo pactado (14 días por defecto).
Norma Argentina	Art. 222 <ul style="list-style-type: none"> • El locador entrega al locatario el buque en estado de navegabilidad con una razonable diligencia.
Norma Italiana	Art. 379 <ul style="list-style-type: none"> • Habla de la obligación de entregar al arrendador la nave en buen estado de navegabilidad.
Código Civil	Art. 1553 <ul style="list-style-type: none"> • Regula en materia de vicios ocultos, lo que a falta de norma más específica sería aplicable a la innavegabilidad inicial. • Pero remite a la autonomía de la voluntad.
Código comercio	Art. 690 <ul style="list-style-type: none"> • El arrendamiento se rescindirá si antes de la entrega está inhabilitado para navegar.
PLNM	Art. 192. Salvo pacto en contrario (excepto en arrendamiento de buques o embarcaciones de recreo, en cuyo caso lo siguiente es imperativo): <ul style="list-style-type: none"> • Arrendador entrega buque en perfecto estado de navegabilidad. Se encarga de las reparaciones derivadas de vicio propio del buque. • Arrendador responde por los perjuicios que cause la innavegabilidad inicial, excepto si demuestra vicio oculto no detectable empleando diligencia razonable. Art. 198.1 y 2 <ul style="list-style-type: none"> • Sin perjuicio de lo anterior, las interrupciones de uso por más de 48 horas consecuencia de un vicio propio, generan la cesación de la obligación de pagar el precio por todo el periodo de inactividad (en arrendamiento de buques o embarcaciones de recreo, opción ente lo anterior y la resolución, sin posibilidad de pacto en contrario)
Conclusión	Vemos en este punto que en torno la entrega en estado de navegabilidad del buque, todo se centra en el seaworthiness y cargoworthiness, El Código Civil y el Código de Comercio nos remiten a la autonomía de la voluntad para pactar las condiciones de esta navegabilidad inicial, partiendo de la posibilidad de

	<p>rescindir el contrato si no se dan esta situación inicial de navegabilidad. Por lo que respecta a las normas internacionales van en esta misma línea, rebajando tanto la argentina como la italiana la responsabilidad del arrendador por innavegabilidad a la de razonable diligencia. En este caso como en el punto anterior vemos que la BARECON abarca y detalla más la situación de navegabilidad inicial desde el punto de vista del arrendador y del arrendatario y define las herramientas para comprobar ese estado inicial a través de surveys, da un tratamiento específico, de carácter práctico, al problema de los vicios ocultos, y por último matiza también la posibilidad de rescisión por incumplimiento del estado de navegabilidad cuando éste afecta a partir de cierto grado a la disponibilidad del buque. Vemos que el nuevo PLNM salvo pacto en contrario (remite claramente a la autonomía de la voluntad de las partes) nos acerca a lo estipulado en la póliza BARECON con respecto al tratamiento de los vicios ocultos, así como a BARECON y al Derecho Comparado con respecto a la responsabilidad del arrendador, al rebajarlo a categoría de debida diligencia al haber la exención ante daños por vicios no detectables. Queda un poco escasa respecto a BARECON al no tratar la innavegabilidad en estado de ejecución ni de inspecciones iniciales previas a la entrega del buque para detectar posibles causas de innavegabilidad. Por último, ofrece una solución legal (dispositiva en la mayoría de los casos, e imperativa para buques de recreo) para la pérdida de disponibilidad del buque derivada de vicio propio del buque, a modo de situación off-hire, solución novedosa en el arrendamiento de buque e inspirada en el time charter.</p>
--	---

Obligación del arrendador	
Mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque	
<ul style="list-style-type: none"> • Obligación del arrendador de evitar situaciones de perturbación del goce del buque al arrendatario. <ul style="list-style-type: none"> ○ Perturbaciones que pueden llevar a cabo el arrendador. ○ Perturbaciones provenientes de terceros. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 17b: Establece indemnizaciones para proteger al arrendatario contra arresto o detención con

	responsabilidad del arrendador.
Norma Argentina	
Norma Italiana	
Código Civil	Art. 1554 <ul style="list-style-type: none"> • Mantener al arrendatario en el goce pacífico.
Código Comercio	
PLNM	Art. 198.3 <ul style="list-style-type: none"> • Las interrupciones en el uso del buque derivadas de reclamaciones al arrendador generan derecho de indemnización al arrendatario por los daños y perjuicios consecuencia de la retención del buque
Conclusión	En este punto solo tenemos una reseña en el Código Civil acerca de mantener al arrendador en el goce pacífico del buque, no encontrando reseña alguna a esto ni en el Código de Comercio ni en las dos legislaciones que nos ayudan a comparar cada punto. En la Proforma BARECON, podemos inferir una manifestación de ese principio en la previsión de las consecuencias indemnizatorias de su incumplimiento. En el PLNM no encontramos referencia directa a la obligación, pues ello no es necesario, al ser ésta ya introducida como una de las obligaciones del arrendamiento de cosa en el Código Civil. Pero sí encontramos previsión expresa de las consecuencias de su incumplimiento, con la misma solución que se da en BARECON.

Obligación del arrendador	
Sufrir el riesgo de la pérdida del buque	
<ul style="list-style-type: none"> • El arrendador soporta el riesgo de pérdida si se produce durante la ejecución del contrato. • El arrendador no será indemnizado salvo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Por culpa del arrendatario. ○ Por estar en mora respecto a la obligación de devolución. • La pérdida implica la extinción del contrato. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 28c. La pérdida total del buque, constituye expresamente causa de la extinción anticipada del

	contrato. Define cuando el buque se considera perdido.
Norma Argentina	
Norma Italiana	
Código Civil	<p>Arts. 1561 y 1568</p> <ul style="list-style-type: none"> • La pérdida de la cosa sin culpa extingue el contrato y la obligación de devolución de la cosa a su término <p>Art. 1563</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario es en principio tenido por responsable de la pérdida de la cosa arrendada. • Para no serlo, ha de demostrar que no culpa en esa pérdida.
Código Comercio	
PLNM	
Conclusión	Aquí el redactor del PLNM obvia regular la materia, remitiéndose tácitamente al principio general del Código Civil para la pérdida de la cosa arrendada (por otra parte recogido en la práctica real en BARECON): ésta extingue el contrato, y el arrendatario sin culpa no responde, pero ha de demostrar su falta de culpa en la pérdida.

Obligaciones del arrendatario	
Pagar el alquiler (Hire) convenido.	
<ul style="list-style-type: none"> • La Obligación principal del arrendatario es el pago del alquiler convenido. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 11. El alquiler <ul style="list-style-type: none"> ○ Es una obligación fundamental del arrendatario según los términos de la póliza. ○ El incumplimiento del pago más allá de la fecha de gracia, acarrea indemnización. ○ Se paga a no menos de 30 días corridos por anticipado. ○ Se paga de forma continua durante todo el periodo de arrendamiento. ○ Indica el tipo de interés para las indemnizaciones.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Recoge la extinción de la obligación de pago por la pérdida del buque. ● Clausula 28ai. Por incumplimiento en el pago al arrendador. <ul style="list-style-type: none"> ○ El arrendador tiene derecho a retirar el buque. ○ Contempla una disposición antitecnicismo para establecer el periodo de gracia.
Norma Argentina	<p>Art. 219</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Especifica que una parte, se obliga al pago de un precio.
Norma Italiana	<p>Art. 376</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Habla del pago de un precio determinado de una parte a otra.
Código Civil	<p>Art. 1555</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El arrendatario está obligado a pagar el alquiler en los términos convenidos. <p>Art. 1569.2</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El impago es causa de desahucio.
Código Comercio	<p>Art. 658.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El flete se devenga según estipule el contrato.
PLNM	<p>Art. 193</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El arrendatario está obligado al pago del precio en tiempo y lugar convenidos.
Conclusión	<p>Se comprueba de forma inmediata que tanto lo redactado en el Código civil y de Comercio nacionales como lo estipulado por las normativas nacionales es en esencia igual y a su vez es igual de escaso en definición si lo comparamos con lo estipulado en la póliza BARECON en lo que se refiere al alquiler, mucho más detallada esta última en su contenido solucionando gran parte de las dudas que puede acarrear este punto. El PLNM, se pondría a la altura de las legislaciones vistas, quedando recogido el pago del alquiler en un artículo, limitándose a mencionar la obligación y remitiéndose en lo demás a los principios contenidos por el Código Civil para el arrendamiento de cosa.</p>

Obligaciones del arrendatario	
Usar el buque diligentemente y de acuerdo a su uso	
<ul style="list-style-type: none"> • Segunda gran obligación del arrendatario <ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de la cosa arrendada con diligencia. ○ De acuerdo con su uso pactado. • El incumplimiento de esto puede significar la resolución por parte del arrendador. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 6. Restricciones comerciales. <ul style="list-style-type: none"> ○ Delimita los usos comerciales. ○ Con unos límites genéricos y otros específicos consignados en la póliza. • Clausula 28a ii <ul style="list-style-type: none"> ○ Recoge la posibilidad de resolver el contrato por incumplimiento de lo acordado en la clausula 6 por parte del arrendador. ○ También da un periodo de gracia para subsanar este problema.
Norma Argentina	<p>Art. 224</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso del buque, el locatario está obligado a: <ul style="list-style-type: none"> ○ Uso del buque de acuerdo a sus características. ○ Uso en la modalidad convenida.
Norma Italiana	<p>Art. 381</p> <ul style="list-style-type: none"> • Requiere un uso de acuerdo a las especificaciones de los certificados. • Un uso respecto al acuerdo de empleo acordado.
Código Civil	<p>Art. 1555</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usar la cosa arrendada como un diligente padre de familia. • Destinarla al uso pactado. <p>Art. 1569.4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desahucio judicial al arrendatario por destinar la cosa a usos o servicios no pactados.
Código Comercio	
PLNM	<p>Art. 193</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario está obligado a utilizar el buque, conforme a lo pactado de acuerdo con las características del buque.

Conclusión	<p>Vemos que las tres normativas internacionales que estamos estudiando, española, argentina e italiana, se centran en el uso diligente de la cosa arrendada de acuerdo a su uso. La española a través del Código Civil, apostilla la posibilidad de que se pacte ese uso. La argentina se refiere al uso según las características del buque y la italiana de acuerdo a las especificaciones de los certificados. La proforma BARECON establece y limita el uso comercial al que se destina el buque con unos límites genéricos y otros específicos, pactados entre las partes y consignados en la póliza. Detalla claramente la posibilidad de resolución por el incumplimiento de lo acordado en la cláusula que establece los usos pero, nos da un periodo de gracia para subsanar las desviaciones de esos usos. El PLNM, por su parte, en este punto se limita a indicarnos otra vez que la utilización del buque viene dada por lo pactado en el contrato o lo que es lo mismo, nos remite nuevamente a la voluntad de las partes, viniendo a ser en este punto una mera repetición de los principios civiles para el arrendamiento de cosa.</p>
------------	---

Obligaciones del arrendatario	
Mantener la navegabilidad y el estado general del buque	
<ul style="list-style-type: none"> • Se adjudica al arrendatario: <ul style="list-style-type: none"> ○ La obligación de mantenimiento del buque para el uso al que se destine. ○ Y en particular el mantenimiento de la navegabilidad. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 10. Mantenimiento. Adjudica al arrendatario la obligación del mantenimiento y reparación, en particular: <ul style="list-style-type: none"> ○ La afectante a la navegabilidad después de la entrega. ○ El mantenimiento de clasificación y certificados del buque. • Regula otras operaciones de mantenimiento como el dique seco. • Clausula 28aiii. Del fracaso de cumplir con la clausula 10 por parte del arrendatario es objeto esta clausula. <ul style="list-style-type: none"> ○ Este incumplimiento habilita al arrendador a retirar el buque y resolver el contrato si no se realizan las reparaciones en un tiempo razonable.

Norma Argentina	<p>Art. 223</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es obligación del locador durante todo el tiempo de locación: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ejercer la diligencia razonable para mantener el estado de navegabilidad. • Responde por los daños de incumplir esta obligación: <ul style="list-style-type: none"> ○ Salvo que pruebe vicios ocultos. ○ Que no fueran descubiertos con la razonable diligencia.
Norma Italiana	
Código Civil	<p>Art. 1554</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendador está obligado durante el arrendamiento a las reparaciones necesarias. <p>Art. 1559</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario está obligado a poner en conocimiento del dueño, la necesidad de reparaciones con celeridad. • Si comete en este aspecto negligencia que perjudique al propietario, será responsable por daños y perjuicios.
Código Comercio	
PLNM	<p>Art. 194</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario está obligado a mantener el estado de navegabilidad. • Está obligado a mantener informado al arrendador de los daños sufridos que afecten a la clasificación. • El arrendador puede inspeccionar el buque sin que afecte a su normal explotación. • En el caso de buques y embarcaciones de recreo la obligación corresponde imperativamente al arrendador.
Conclusión	<p>Hacemos hincapié en que esta situación se da después de la entrega del buque habiendo sido entregado en estado de navegabilidad. La norma española a través del Código Civil nos deja claro que el mantenimiento de la navegabilidad y estado del buque en ejecución, corre a cargo del arrendador, en aplicación del principio civil del arrendamiento de cosa de que el arrendador carga con el mantenimiento de la cosa arrendada. La regulación argentina del arrendamiento de buque mantiene este mismo principio. Esta visión se opone total y absolutamente a la proforma BARECON, que invierte por la voluntad de las partes</p>

	<p>la solución legal y adjudica al arrendatario la obligación de mantenimiento y sobre todo la que pueda afectar a la navegabilidad, clase y certificados. También determina que si esto fuese incumplido, el arrendador tiene la capacidad de retirar el buque si no se subsanan las reparaciones en un plazo razonable. Vemos en este punto un giro en la redacción del PLNM, que se aparta del principio civilista para el arrendamiento de cosa, y adjudica, igual que en la práctica convencional de BARECON, el mantenimiento del buque al arrendatario, como mínimo en lo que se refiere a la navegabilidad y a la clasificación. Por excepción, mantiene el principio civilista, y además como precepto imperativo, en el arrendamiento de buques y embarcaciones de recreo.</p>
--	--

Obligaciones del arrendatario	
Correr con los gastos de gestión	
<ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario del buque deviene como naviero de este por lo que corre con los gastos de gestión náutica y comercial del buque. 	
En este punto eliminamos las casillas referentes a normas al carecer de ellas.	
Conclusión	<p>La falta de regulación expresa respecto a este punto se debe a que se trata de un aspecto implícito de la dinámica del contrato de arrendamiento de buque, pero que no forma parte de su esencia jurídica de “arrendamiento de cosa”: si bien es evidente que el arrendatario va a utilizar el buque y, tratándose de un mercante, lo va a explotar, y como usuario y en su caso explotador ello conduce directamente a que corra con los gastos derivados, todo ello es en sí ajeno al puro hecho del arrendamiento, al cual sólo le interesa la utilización y explotación subsiguientes en la medida que puedan afectar a la integridad de la cosa arrendada y la indemnidad patrimonial del arrendador (esto último se ve a continuación), pero no más allá.</p>

Obligaciones del arrendatario	
Mantener al arrendador indemne de reclamaciones de terceros	
<ul style="list-style-type: none"> • El arrendador/propietario se mantiene al margen de la explotación. • La explotación genera compromisos. • Por esto se incluyen medidas para poner al arrendador a salvo de esos riesgos. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 17. Constituye una disposición de indemnización a los arrendadores por perdidas, daños o gastos derivados de la operación del buque.
Norma Argentina	
Norma Italiana	
Código Civil	
Código Comercio	
PLNM	<p>Art. 197</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario está obligado a mantener indemne al arrendador por cargas con terceros nacidas del uso del buque.
Conclusión	<p>En este punto de la comparación no encontramos referencia alguna en las normas internacionales estudiadas pero sí en la proforma BARECON, que trataría este punto como una disposición de indemnización a los arrendadores por la operativa del buque. Vemos que en este caso el PLNM, consciente de la realidad comercial subyacente al arrendamiento de un buque, con la serie de obligaciones y responsabilidades en que va a incurrir el arrendatario con ocasión de su utilización y explotación, incluye un artículo para reflejar este aspecto y hacer que el arrendador quede, a nivel de principio, al margen de cargas nacidas del uso del buque por parte del arrendatario.</p>

Obligaciones del arrendatario	
Devolver el buque al término del contrato	
<ul style="list-style-type: none"> • El buque debe ser devuelto al arrendatario en el mismo estado condición y clase. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Se hace una inspección de entrega. • La devolución se hace en tiempo y lugar pactados.
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 15. Devolución. • Determina el puerto de entrega exigiendo que sea: <ul style="list-style-type: none"> ○ Safe port. ○ Ice-free port. ○ Safe berth. • Incluye una garantía por parte de los arrendatarios de: <ul style="list-style-type: none"> ○ No iniciaran viaje que no pueda ser razonablemente completado antes de la devolución. • Estipula un mecanismo para compensar a los arrendadores. <ul style="list-style-type: none"> ○ Se paga el equivalente por día de la tasa acordada. ○ Mas un 10% ó, ○ El precio de mercado actual si este es superior. • Se pacta el número de meses posteriores a la devolución en los que deben de ser validos los certificados, incluidos los de clase.
Norma Argentina	<p>Art. 222</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Locatario ha de devolver el buque en el mismo estado salvo en que le fue entregado: <ul style="list-style-type: none"> ○ Por daños fortuitos. ○ Por fuerza mayor. ○ Por uso natural y convenido. ○ Ha de estar libre de tripulación. ○ Libre de créditos privilegiados. <p>Art. 225</p> <ul style="list-style-type: none"> • El locatario debe de restituir el buque en el lugar convenido. • No se admite tacita reconducción. • No se puede demorar más de la decima parte de la duración del contrato. • En este periodo el locador tiene derecho a percibir el doble del precio.
Norma Italiana	<p>Art. 382</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sin consentimiento del arrendador no puede prorrogarse. • En caso de retraso en la entrega: <ul style="list-style-type: none"> ○ Si no supera el 10% de la duración del contrato no se pagan demoras ni perjuicios.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Si se supera el 10% de la duración del contrato, se pagara el doble del alquiler en este periodo.
Código Civil	<p>Art. 1561</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario debe devolver la cosa arrendada tal y como la recibió. <p>Art. 1562</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ley presume que el arrendatario recibió la cosa arrendada en buen estado salvo prueba en contrario. <p>Art. 1565</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendamiento concluye el día fijado sin necesidad de requerimiento.
Código Comercio	
PLNM	<p>Art. 195</p> <ul style="list-style-type: none"> • El buque se devuelve en el momento pactado. <ul style="list-style-type: none"> ○ Si no, se indemniza por daños y perjuicios. ○ Salvo pacto en contrario, se entiende prorrogado por exceso que resulte de la duración del último viaje. • El buque se devuelve en el lugar pactado y a falta de este, en el mismo en que se entrego. • Se devuelve en el estado inicial salvo del desgaste natural derivado de su uso pactado.
Conclusión	<p>Vemos en este punto que una vez más, nuestra normativa a aplicar a través del Código Civil es parca, citándose los principios fundamentales de la devolución de la cosa arrendada en 3 artículos. Tratándose del arrendamiento de un buque, ello puede resultar de poca definición dada la compleja casuística de la devolución de un bien de estas características. Por ello las normas argentina e italiana detallan con mayor precisión cómo ha de ser devuelto el buque, estipulando los incrementos del coste que acarrea para el arrendatario el incumplir la obligación que tiene de devolver el buque en tiempo y forma acordado. La proforma BARECON va un poco más allá con una condiciones más específicas en cuanto a la entrega, lugar, inicio del último viaje, establece un mecanismo compensatorio y especifica también el numero de meses posteriores a la entrega, en los cuales, el buque ha de tener en vigor los certificados, incluidos los de clase. Vemos que el PLNM en este punto, hace un esfuerzo para detallar las condiciones de entrega del buque y así equipararse a las normas internacionales, aunque podría haber</p>

	ido un poco más lejos y acercarse al detalle de la proforma BARECON.
--	--

Mantener la publicidad registral del arrendamiento de buque.	
<ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario pasa a ser naviero. <ul style="list-style-type: none"> ○ Lo utiliza y lo explota. ○ Genera contratos con terceros con los que tendrá que resolver por posibles daños. • El arrendador sigue siendo propietario pero no naviero y queda al margen de obligaciones y responsabilidades nacidas en la explotación del buque. • Por la falta de publicidad registral del contrato de arrendamiento esta responsabilidad del arrendatario, puede alcanzar al propietario del buque. • Al constar el contrato en el Registro, gozaría de los beneficios de publicidad registral y los terceros solo pueden pedir responsabilidad al arrendatario. • Pero el arrendamiento de buque hasta la fecha en España no viene legalmente previsto por lo que, el propietario no puede oponer el contrato de arrendamiento y puede que se vea obligado a responder de obligaciones y responsabilidades nacidas en la explotación del buque. 	
BARECON	
Norma Argentina	Art. 220 <ul style="list-style-type: none"> • El contrato de locación ha de estar inscrito en el Registro Nacional de Buques y asentado en su certificado de matrícula para ser puesto ante terceros.
Norma Italiana	
Código Civil	
Código Comercio	
PLNM	Art. 190 <ul style="list-style-type: none"> • Para que pueda ser opuesto a terceros de buena fe, el contrato de arrendamiento debe estar inscrito en el registro de Bienes Muebles.
Conclusión	Hasta ahora el contrato de arrendamiento de buque no viene legalmente previsto que se pueda inscribir en el Registro de Bienes Muebles, por lo que no se encuentra referencia alguna en el Código Civil ni en el Código de Comercio. Tanto la norma Italiana con la proforma BARECON, no reconocen nada al

	<p>respecto, no siendo así la norma argentina que si lo hace dotando a su normativa de un instrumento muy útil para el arrendador ante posibles reclamaciones de terceros. El PLNM en este caso nos incluye un artículo para que quede contemplado en la ley, la necesidad de inscripción en el Registro de Bienes Muebles el contrato de arrendamiento para beneficiarse de la publicidad registral, como colofón del régimen que la PLNM instaura en sus arts. 67 a 74 y Disposición Adicional 1ª respecto al Registro de Bienes Muebles donde ya se prevé legalmente, por primera vez en España, la inscripción de los contratos de arrendamiento de buque.</p>
--	--

Tratamiento de la posibilidad de subarriendos y cesiones del arrendamiento.	
<ul style="list-style-type: none"> Las legislaciones contemplan la posibilidad del subarriendo y la cesión de arrendamiento. Los propios contratos también la contemplan y definen. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> Clausula 22. Subarriendo Los arrendatarios se comprometen a no ceder ni subarrendar sin la autorización del arrendador.
Norma Argentina	<p>Art. 221</p> <ul style="list-style-type: none"> El locatario no puede sublocar ni ceder el contrato sin autorización del locador
Norma Italiana	<p>Art. 378</p> <ul style="list-style-type: none"> El arrendatario no puede subarrendar ni ceder derechos derivados del contrato si no estaba permitido por el propietario.
Código Civil	<p>Art. 1550</p> <ul style="list-style-type: none"> Se podrá subarrendar todo o parte de la cosa arrendada si no se estipula lo contrario en el contrato. Y sin perjuicio de su responsabilidad para con el arrendador. <p>Art. 1551</p> <ul style="list-style-type: none"> El subarrendatario queda obligado a favor del arrendador por todo acto referido al uso y conservación de la cosa arrendada en la forma pactada entre el arrendador y el arrendatario. <p>Art. 1552</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • El subarrendador está obligado para con el arrendador por el importe del precio convenido en el subarriendo.
Código Comercio	<p>Art. 679</p> <ul style="list-style-type: none"> • El fletador de un buque por entero podrá subrogar el flete en todo o en parte. • Siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento. • Ha de pagarse la totalidad del flete al fletante.
PLNM	<p>Art.199</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario no podrá subarrendar ni ceder el contrato a un tercero sin consentimiento del arrendador. <p>Art. 200</p> <ul style="list-style-type: none"> • El arrendatario que subarriende, continúa obligado a pagar el arriendo al arrendador. • Si el arrendador no obtiene el pago, podrá dirigirse contra el subarrendatario para exigirle el subarriendo que no haya pagado al arrendatario. <p>Art. 201</p> <ul style="list-style-type: none"> • La cesión consentida produce la separación del arrendatario del contrato y la subrogación del cesionario en la posición jurídica que ocupaba aquel.
Conclusión	<p>El Código Civil establece el principio general de un derecho de subarriendo a favor del arrendatario de cosa. El Código de Comercio hace en su art 679, a veces utilizado analógicamente en el arrendamiento de buque, una aplicación propia para el fletamento de las reglas de la cesión de créditos. BARECON pacta expresamente una necesidad de consentimiento del arrendador para que el arrendatario pueda ejercitar ese derecho que el Derecho Civil le confiere de poder subarrendar el buque o ceder el contrato de arrendamiento, necesidad de consentimiento que también se aprecia recogida en las normativas legales italiana y argentina. En lo referente al PLNM, este punto es tratado en tres artículos, manteniendo un punto común con el resto de normas de Derecho Comparado y con el régimen convencional de BARECON (el consentimiento del arrendador para poder subarrendar) e introduce la opción del arrendatario de dirigirse contra el subarrendatario. También define la posición que pasa a ocupar el cesionario.</p>

Tratamiento de los efectos de la venta del buque sobre el arrendamiento.	
<ul style="list-style-type: none"> • Establecido en las legislaciones propias y en los contratos. 	
BARECON	<ul style="list-style-type: none"> • Clausula 22 Venta. • El arrendador no venderá el buque sin consentimiento del arrendatario. • Si se consiente, el comprador se convierte en cesionario de la posición de arrendador. • Una venta que incumple estos puntos de la póliza no tendría como consecuencia la invalidez de la venta, si no una responsabilidad del arrendador frente al arrendatario.
Norma Argentina	
Norma Italiana	
Código Civil	<p>Art 1579</p> <ul style="list-style-type: none"> • El comprador de la cosa arrendada tiene derecho a la terminación del arrendamiento al verificarse la venta, salvo pacto en contrario.
Código Comercio	<p>Art 689</p> <ul style="list-style-type: none"> • A petición del fletante podrá rescindirse el contrato de fletamento: <ul style="list-style-type: none"> ○ Si el fletante vende el buque antes que el fletador comenzase a cargarlo y el comprador lo cargue a su cuenta. ○ El vendedor aquí, indemniza al fletador por los perjuicios que se le irroguen. ○ Si el nuevo propietario no lo carga a su cuenta ○ Se respeta el contrato de fletamento. ○ El vendedor indemniza al comprador. <p>Art 577</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si la venta se produce estando en viaje el buque: <ul style="list-style-type: none"> ○ Los fletes le corresponden al comprador desde el último cargamento recibido. ○ Serán de su cuenta el pago de la tripulación de ese viaje. • Si la venta se produce después de llegado el buque a puerto:

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pertencen los fletes al vendedor y, ○ Sera de cuenta del vendedor el pago de la tripulación. • Todo esto admite pacto en contrario.
PLNM	<p>Art 196</p> <ul style="list-style-type: none"> • El adquirente queda subrogado en el contrato de arrendamiento existente si: <ul style="list-style-type: none"> ○ Estuviese inscrito en el Registro de Bienes Muebles, ó ○ Conociese de su existencia al tiempo de la compra-venta. • Si no es así, el contrato queda extinguido y el arrendatario será indemnizado por el arrendador. • En todo caso el adquirente debe respetar el viaje en ejecución en el momento de la transmisión.
Conclusión	<p>El Código Civil español sienta el principio de que el contrato de arrendamiento de cosa no resiste la voluntad extintiva del comprador de la cosa arrendada, salvo que en la compraventa otra cosa se haya pactado. El Código de Comercio, pensado en este punto para el fletamento, nos marca en qué situaciones debidas a la venta del buque, el fletante puede rescindir el contrato, detallando en dos situaciones muy concretas (Buque en viaje o Buque en puerto) de qué se tienen que hacer cargo comprador y vendedor, pero, señalando que cabe pacto en contrario. Las normas argentinas e italianas no indican nada en este aspecto. La proforma BARECON se centra en el consentimiento del arrendatario y en definir la nueva posición que adquiere el comprador, convirtiéndose en cesionario de la posición de arrendador. El PLNM ahonda en la conciliación de ambos contratos y en la protección de la posición del arrendatario apoyada en la publicidad registral.</p>

Prescripción de acciones en este contrato.	
<ul style="list-style-type: none"> • Depende de cada ordenamiento jurídico. 	
BARECON	
Norma Argentina	<p>Art. 226</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todas las acciones derivadas del contrato de locación

	<p>prescriben en un año contado:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Desde la fecha de vencimiento. ○ Desde la fecha de rescisión o resolución. ○ Desde la fecha de entrega ○ En caso de pérdida del buque, contara desde la fecha de vencimiento.
Norma Italiana	<p>Art. 383</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los derechos derivados del contrato prescriben en un año de la expiración del contrato o de la fecha de entrega del buque. • En caso de pérdida, el plazo comienza a contar en la fecha de cancelación de esa entrada en registro.
Código Civil	<ul style="list-style-type: none"> • Prescripción de acciones nacidas del contrato de arrendamiento del Código Civil: 5 años.
Código Comercio	<ul style="list-style-type: none"> • Una prescripción de 6 meses para el cobro del alquiler y demás gastos (por analogía con el flete), y • Una prescripción de 1 año para las demás acciones (salvo abordaje, que prescribe a los 2 años)
PLNM	<p>Art. 202</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento prescriben en el plazo de un año desde: <ul style="list-style-type: none"> ○ La fecha de terminación del contrato, ó ○ La devolución del buque.
Conclusión	<p>Las normas argentinas e italianas recogen la prescripción de acciones en un año, fijando básicamente las dos como inicio de este periodo, la expiración del contrato o la fecha de entrega del buque. En lo que respecta a España, tendríamos que ver la norma general a aplicar en nuestro ordenamiento jurídico en otro tipo de situaciones y extrapolar esos periodos por analogía. La proforma BARECON no recoge nada a este respecto ya que esto varía según el ordenamiento jurídico al que nos remitiésemos. El PLNM incluiría un artículo que nos situaría en idéntica situación que las normas argentinas e italiana, con igual resultado y, sobre todo, aportando seguridad jurídica al evitar la necesidad de interpretaciones acerca que de qué tipo de acciones, civiles o mercantiles, aplicar al caso concreto de un arrendamiento de buque.</p>

3. CONCLUSIONES

Llegados a este punto, nos toca intentar tener una visión general y aglutinar toda la información obtenida a través del estudio de las normativas española, argentina, italiana y la proforma BARECON que hemos contrastado con el PLNM.

1. En un primer vistazo superficial, lo primero que nos llama la atención, es que el PLNM tiene un eminente carácter aglutinador de la actual normativa dispersa entre el Código Civil y el Código de Comercio como ya hemos visto. Esta norma, además de estar dispersa, no está redactada en especial para solucionar los problemas que surjan en la celebración de los contratos de arrendamiento de buque, por lo que actualmente se tiene que hacer un esfuerzo a la hora de interpretar cada artículo, no ajustándose en ocasiones, a lo que sería de esperar. Vemos por tanto, que el PLNM supone reunir y redactar de forma especializada y concreta, cuando ello es necesario por la especificidad del caso y resulta aconsejable apartarse de las reglas generales del Derecho Civil para el arrendamiento de cosa, unas normas que solucionen las controversias que puedan darse en el contrato de arrendamiento de buque. Al mismo tiempo hace ya innecesaria una siempre forzada aplicación analógica de normas de Código de Comercio concebidas originalmente para el contrato de fletamento.

Nos toca ahora ahondar un poco más en la cuestión propia de nuestro trabajo, para lo que iremos dando respuestas a las preguntas que nos planteábamos en el apartado de metodología, tomando como guía las conclusiones parciales que hemos ido deduciendo previamente, en los 16 puntos de comparación. Observando estos puntos de comparación, vemos que en líneas generales el PLNM resulta una mejora a la actual normativa. En lo referente al Concepto y forma del contrato, significa una mejora evidente al hacer obligatorios su forma escrita e incluir en el Registro de Bienes Muebles al contrato. Por otro lado y tratando en bloque las obligaciones del arrendador, la entrega del buque y el estado de navegabilidad del buque, están mejor precisadas, aunque podríamos echar de menos en el caso de la navegabilidad algún detalle que otras normas si contemplan como son la innavegabilidad en estado de ejecución así como la estipulación de una inspección inicial. Por lo que respecta a los apartados de la pérdida del buque y el mantenimiento del arrendatario en el goce pacífico del buque, no vienen contemplados en las normas internacionales utilizadas para la comparación, ni se reflejan en el PLNM. Si lo contemplan las cláusulas de la

proforma que hemos visto así como nuestro Código Civil. No constituye ello un problema, pues no supone otra cosa que una aplicación en estos asuntos de los principios genéricos del Código Civil para el arrendamiento de cosa, suficientes en estas concretas materias. En lo tocante a las obligaciones del arrendatario, el PLNM supone una mejora en la legislación en términos generales, lo que situaría a nuestra legislación a la altura de las legislaciones internacionales con las que estamos llevando a cabo esta comparativa. Solo voy a destacar uno de estos puntos que no supondría una mejora considerable, usar el buque diligentemente de acuerdo a su uso, donde el PLNM se limita a remitirnos a la voluntad de las partes, lo que no supone un avance muy sustancial ya que nuestro ordenamiento jurídico, entiende que el contrato de arrendamiento de buque se encuentra dentro del denominado derecho dispositivo. Vemos ahora los cuatro últimos puntos de nuestra comparativa, en dos de ellos el PLNM mejorarían nuestra normativa y en otros dos se simplifica y detalla pero a riesgo de perder algún matiz importante de la actual normativa. Se introduce algo muy importante, como es la inscripción del contrato de arrendamiento de buques en el Registro de Bienes Muebles, lo que supone una clara mejora y más tarde volveremos a ello. El subarriendo del buque introduce en España a nivel legal la regla, empleada ya en otras legislaciones y en la práctica contractual, de la necesidad del consentimiento del arrendador para subarrendar el buque o ceder el contrato de arrendamiento. Con respecto a la venta del buque se gana en seguridad jurídica, así como en la protección de los derechos del arrendatario con apoyatura registral, introduciendo un criterio definido de subrogación en caso de venta del buque durante el periodo de vigencia de un contrato de arrendamiento de buque, matizando la posibilidad de extinción del contrato y facultando al arrendatario a ser indemnizado por el arrendador si se diera este caso. En el último punto de nuestra comparativa, observamos que el PLNM recoge ahora un capítulo importante, la prescripción de acciones, muy similar al de las normas internacionales de la comparativa y cuyo mayor valor, en todo caso, es aportar seguridad jurídica en un aspecto en que no existía en absoluto.

Llegados a este punto, y a la vista de este análisis, podemos afirmar en lo referente a si el PLNM mejora, o no, la legislación aplicable hasta la fecha, si lo hace.

2. En términos generales sí supone una mejora con respecto a nuestra actual legislación, mejora que podemos centrar en dos aspectos, uno más formal, y otro material o de contenido:

- En el aspecto formal, y abundando en la primera conclusión, sería la reunión en un solo cuerpo de todas las normas que intervienen en el contrato de arrendamiento de buque y que merecen una regulación específica diferenciada del arrendamiento de cosa,
- En el aspecto material sería la mejora en la definición y adaptación de la normativa, al menos, en nuestros puntos de estudio.

Podemos ahora responder a la pregunta que nos hacíamos de si el PLNM nos equipara a legislaciones internacionales más avanzadas en este campo. Aquí la respuesta es clara y podemos afirmar que :

3. La aprobación del PLNM nos situaría, efectivamente, a un nivel internacional más acorde con las necesidades reales de uniformidad y modernidad legislativa en el comercio internacional.

Como ya hemos visto, una de las grandes mejoras que nos trae el PLNM es el registro del contrato de arrendamiento de buque en el Registro de Bienes Muebles para que pueda ser opuesto a terceros de buena fe. Esto hace que el arrendamiento goce de los beneficios de la publicidad registral y un tercero no puede pedir responsabilidades al arrendador al no poder alegar desconocimiento, lo mismo que el arrendatario puede defender su posición frente a un adquirente del buque. Por lo que concluimos que:

4. La previsión de rango legal de publicidad registral del contrato de arrendamiento de buque le da una indudable mejor situación al arrendador, el cual quedaría protegido ante los actos que el arrendatario establece con terceros, y también al arrendatario ante actos de disposición sobre el buque que está operando, así como los terceros que entran en contacto con los anteriores sujetos.

Lo anteriormente descrito junto con la obligatoriedad de forma escrita y las mejoras en la inclusión y redacción de los artículos vistos nos da pie a llegar a la conclusión de que:

5. El PLNM nos proporciona una mayor seguridad jurídica al contrato de arrendamiento de buque, al proporcionar unos instrumentos normativos que

pueden servir para la resolución de diferencias entre las partes intervinientes en el contrato.

Cabe recordar que nos sirve como instrumento normativo siempre que en el contrato de arrendamiento de buque no se pacte entre las partes cláusulas en contra, ya que este tipo de contrato, como ya sabemos está enmarcado dentro del denominado derecho dispositivo, por el cual las partes pueden obligarse entre ellas con cláusulas que pacten de mutuo acuerdo validas de pleno derecho, por lo que, ante una disputa que se tenga que resolver en España, el juez atendería primero a lo estipulado en esas cláusulas y, una vez aprobado del PLNM, si no hubiese cláusula al respecto, daría solución conforme a lo estipulado en la Ley de Navegación Marítima. Lo dicho, a excepción de ciertos aspectos en relación con el arrendamiento de buques y embarcaciones de recreo, donde, como hemos podido ver, en ocasiones se contempla la aplicación de la normativa con carácter imperativo, en protección del arrendatario no profesional de la explotación de buques.

Finalmente, creo que examinado todo lo anteriormente expuesto acerca del PLNM en su versión más actual o en una futura enmendada de la forma más adecuada, frente a los pactos y soluciones empleados en la realidad comercial de las pólizas al uso, y particularmente de la imperante BARECON:

6. La coherencia de la norma con la realidad práctica comercial favorecerá las relaciones jurídicas entre ellos y facilitando que este tipo de contratos llegue a buen término.

Incluso me atrevería a ver a esta futura normativa como impulsora del incremento de este tipo de contratos en nuestro país.

4. Bibliografía

1. **Martinez Jimenez, Maria Isabel.** *Los contratos de explotacion del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo.* [ed.] J.M. Bosch. 1991. Planteamiento General. Criterios de clasificacion y sistematizacion de los diversos ordenamientos..
2. **Cascajo Castro, Jose Luis y Garcia Alvarez, Manuel.** *Constituciones extranjeras contemporaneas.* Madrid : Tecnos, 1991.
3. **C.G.P.J, Consejo General del Poder Judicial.** *Informe C.G.P.J al anteproyecto del PLNM 2012.* Madrid : s.n., 2013.
4. **Ministerio de Justicia.** *Memoria Anteproyecto de Ley General de la Navegacion Maritima.* Ministerio de Justicia. Madrid : s.n., 2004.
5. *Anteproyecto PLNM 2012.* Ministerio de justicia. 2012.
6. **CEOE, Confederacion Española Organizaciones Empresariales.** *Anteproyecto de ley de navegacion maritima.* 2012.
7. <http://www.normattiva.it>. [En línea] 30 de 4 de 1942. [Citado el: 2 de 3 de 2014.] Codice della navigazione R.D 327. <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942;327>. GU n.93 del 18-4-1942.
8. Scribd. [En línea] 2 de 3 de 1973. [Citado el: 15 de 3 de 2014.] Ley de La Navegacion Argentina . <http://es.scribd.com/doc/227249099/Ley-de-La-Navegacion-Argentina-20094>. Ley nº 20094/1973.
9. www.congreso.es. [En línea] http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Publicaciones/IndPub?_pi_ref73_1340068_73_1340059_1340059.next_page=/wc/servidorCGI&CMD=VERDOC&BASE=IW10&PIECE=IWA0&FMT=INITXD1P.fmt&FORM1=INPTXLTS.fmt&DOCR=1&QUERY=121%2F000073%2F0000.NDOC..
10. **BIMCO.** www.bimco.org. [En línea] Poliza BARECON.
11. **Laborda Ortiz, Pedro.** *M1482 Gestion de fletamentos maritimos.* Santander : s.n., 2014. Profesor Master Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima. UNICAN.
12. **Ministerio de Justicia.** www.boe.es. [En línea] 16 de 08 de 1989. [Citado el: 10 de Febrero de 2014.] Codice Civil. <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1889-4763>. BOE» núm. 206, de 25/07/1889.

13. —. www.boe.es. [En línea] 1 de 1 de 1986. [Citado el: 18 de 2 de 2014.] Código Comercio. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627>. BOE» núm. 289, de 16/10/1885.