

El autor no se dispensa de hacer una crítica general al nuevo régimen legal. A su juicio, se trata de un régimen demasiado complicado para ser comprendido y aplicado por la inmensa mayoría de los ciudadanos; puede resultar injusto en el caso de que uno de los cónyuges haya adquirido una gran fortuna y el otro haya permanecido en el hogar, debiendo compartir la mitad, a la muerte de éste, con sus herederos. Se inclina por un régimen de separación con ampliación de derechos sucesorios y una indemnización equitativa para el cónyuge que trabajó en el hogar y no obtuvo nada en caso de divorcio. Por ahora, se trata de críticas doctrinales que habrán de contrastarse con las que se deriven de su funcionamiento práctico.

GABRIEL GARCÍA CANTERO

RUIZ SOROA, J. M./ZABALETA SARASUA, S./GONZALEZ RODRIGUEZ, M.:
«Manual de Derecho del Transporte Marítimo», Ed. Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco, Vitoria, 1986, 451 páginas.

1. No abundan en nuestra doctrina obras relativas al Derecho marítimo, y en especial a la institución que constituye el centro de gravedad del mismo: los contratos de utilización del buque. La historia de los estudios maritimistas entre nosotros se ha caracterizado, como es bien sabido, por su fragmentariedad y su valor desigual. Hoy, sin embargo, se aprecia una creciente sensibilización de los autores hacia esta rama del Derecho. En esta línea, el libro que vamos a comentar representa una importante aportación al tratamiento de aquellas figuras contractuales, con particular referencia al **fletamento** y al **transporte marítimo en régimen de conocimiento**.

Se inicia la presente obra con unas reflexiones introductorias en torno al sistema de los contratos de utilización del buque. Aunque se niega la existencia entre ellos de un nexo jurídico estructural, se observa que, desde una perspectiva económica y descriptiva, la categoría puede ser utilizada para englobar contratos de tan diversa naturaleza jurídica como son, de una parte, el arrendamiento del buque a casco desnudo o **bareboat charter** (tema 2) y la discutida figura del fletamento por tiempo o **time-charter** (tema 4 y ss.), y de otras formas inequívocas de transporte, sea bajo la modalidad de fletamento por viaje (tema 11 y ss.), sea bajo la modalidad de transporte en régimen de conocimiento (tema 24 y ss.). Merece especial atención la decidida postura que se adopta en favor de una consideración del **time-charter** como contrato de transporte, recibiendo así una configuración unitaria del fletamento **by charter party** en su doble modalidad de fletamento por tiempo y fletamento por viaje. Se rechazan de esta forma las construcciones de las doctrinas francesas e italiana en las que se distinguía entre fletamento, en el que el fletante sólo prometía la navegación, y contrato de transporte, en el que el porteador asumía la obligación adicional de desplazamiento de las mercancías. Siguiendo una opinión consolidada en la doctrina anglosajona, observa Ruiz Soroa que «todo fletamento entraña una operación de transporte» porque «no se promete navegar, sino navegar para transportar» (p. 33).

El segundo tema del Manual se dedica a la figura del arrendamiento del buque a casco desnudo (**bareboat charter** o **affrètement coque-nue**), por el que el propie-

tario cede la posesión del buque al arrendatario, quien se convierte, de esta forma, en naviero titular de la explotación. Unas interesantes consideraciones sobre la función económica y el relanzamiento de la institución como consecuencia de la crisis del sector de la construcción naval introducen al lector en el estudio de su régimen jurídico, que será el del arrendamiento de cosas del Código civil completado por las normas del Código de comercio sobre el fletamento que «respondan a una *eadem ratio* de supuestos con el arrendamiento», por ejemplo, puesta a disposición del buque a favor del fletador (p. 36). El tratamiento de las cuestiones de detalle sobre el contenido del contrato se realiza a la luz de los dos formularios habituales en el tráfico: **Barecon A** y **B** (pp. 37 y ss.).

El tercer tema introductor, redactado como los anteriores por Ruiz Soroa, va destinado a fundamentar la construcción unitaria del fletamento. En nuestro Código de comercio, a diferencia del francés, el fletamento, al atenderse a la finalidad que con el contrato se pretende obtener, tiene la naturaleza de transporte. Sin embargo, la recepción por algún sector de nuestra doctrina de las construcciones francesa e italiana en las que se distinguían ambas figuras, determinaría la ruptura con la postura defendida por nuestros autores más clásicos. No obstante, ni los textos legales, ni la realidad comercial, ni el recurrido «particularismo» del Derecho marítimo, permiten explicar los diferentes tipos de fletamento sino como formas de transporte (pp. 48 y ss.). A continuación se realiza una serie de consideraciones sobre el régimen, elementos personales (especialmente interesantes las observaciones sobre los «corredores de fletes» o **brokers**), elementos reales y formales del contrato, el estudio de las pólizas habituales en el tráfico, así como los tratos preliminares y perfección del contrato.

El tema cuarto es el primero de los dedicados al estudio del **time-charter**. Zabaleta Sarasúa recoge las consideraciones anteriores y califica, a pesar de la opinión mayoritaria de los autores españoles, también al fletamento por tiempo como contrato de transporte. Se abandona así aquella posición de nuestra doctrina en la que se configuraba este negocio como arrendamiento de cosas, o, la más extendida, que lo calificaba como **locatio operis**, siendo el **opus** simplemente la navegación. Defendiendo su integración en el concepto unitario de fletamento, se mantiene la aplicación directa de los preceptos generales del Código de comercio sobre este contrato, también al **time-charter** (p. 69). De un examen detenido de las cláusulas más normales en las pólizas-tipo se puede deducir que la prestación a la que se obliga el fletante es la de realizar un servicio de transporte. Tal es el punto de vista que tradicionalmente han mantenido la doctrina y la jurisprudencia anglosajona, en donde resulta igualmente evidente la responsabilidad del naviero fletante en concepto de porteador marítimo frente a los poseedores de los conocimientos emitidos por el capitán (p. 119). Efectivamente, el dato fundamental radica en el mantenimiento de la relación de dependencia del capitán, cuando firma los conocimientos de embarque en los que se fundamenta la responsabilidad **ex recepto**, respecto del armador fletante, no obstante la falsa apariencia que genera la «**employment clause**», cuya incorrecta interpretación, destacada por alguno de nuestros autores (1), determinaría la equívoca calificación que recibiría este tipo contractual en la doctrina maritimista del continente europeo. El tema 9 está de-

(1) GONDRA, J. M.: *El "time-charter" en el sistema de los contratos de utilización del buque*, «Il Diritto Marittimo», 1984, pp. 765 y ss. (esp. 801 y ss., 614).

dicado al estudio de otras cláusulas especiales que aparecen, eventualmente, en las pólizas del **time-charter**. Termina la primera parte del libro con un tratamiento de las causas de extinción de este contrato.

La segunda parte del Manual contiene un amplio estudio del fletamento por viaje, en el que González Rodríguez destaca el hecho de ser éste el tipo negocial que tiene en cuenta el legislador del Código de comercio al tratar del contrato de fletamento. El amplio conocimiento práctico del comercio marítimo, de los formularios habituales y de la jurisprudencia anglosajona que posee el autor tiene reflejo en el conjunto de los temas destinados al estudio del **voyage-charter**. Se echa en falta, sin embargo, alguna referencia a la jurisprudencia de otros ámbitos o la literatura jurídica que ha estudiado este tipo contractual. También cabría objetar el tratamiento tan detallado de alguna materia concreta, frente a las escasas referencias de otras de, por lo menos, igual importancia (por ejemplo, relación entre póliza de fletamento y conocimiento de embarque, p. 186), lo que puede estar justificado por encontrarse éstas mejor tratadas en otros lugares de la obra. Especial interés tiene el tema 15 referente a las operaciones de carga y descarga, donde se realiza un tratamiento minucioso e informativo de las cláusulas habituales en los formularios. Lo mismo cabe decir de los temas 16 y 17 sobre tiempos de «planchas y demoras», en los que se abandona la confusa terminología de origen latino reflejada en nuestro código de «estadía y sobreestadías». Se ofrecen también varios ejemplos prácticos muy clarificadores sobre liquidaciones de demoras en relación con los pactos contractuales más normales. Posteriormente se atiende a las obligaciones del fletador donde el mayor número de problemas se sitúa en torno al pago del flete y a los supuestos en los que éste se puede suspender. Ruiz Soroa recupera el hilo de la obra con el tratamiento de las cuestiones básicas sobre la responsabilidad del fletante (tema 20 y ss.) y la influencia que en ella ejerce la emisión de un conocimiento de embarque en cuanto a la modificación del régimen jurídico aplicable. Continúa el Manual con interesantes referencias a las causas de extinción del contrato previstas en los formularios.

Se presenta posteriormente (tema 22) un estudio de aquellos supuestos especiales que se sitúan a caballo entre el **time-charter** y el **voyage-charter**: fletamento por viajes consecutivos, **trip-charter**, **round charter** y **tonnage agreement**. En la obra se indica que el criterio distintivo de aquellas dos formas básicas de transporte y que nos permite encuadrar correctamente estos casos especiales, es el que atiende a quién conserva «la gestión comercial del buque», es decir, es capaz de la «determinación unilateral de la aventura marítima» (pp. 321 y ss.). No obstante, tratando de buscar un régimen jurídico integrador, quizá fuera conveniente acercar estos casos especiales a uno u otro de los tipos contractuales básicos, para lo que probablemente sea necesario establecer, también aquí, si el criterio para el cálculo del flete es el viaje o el tiempo.

Esta parte del Manual termina haciendo referencia a diversas cuestiones de Derecho internacional privado.

La tercera parte de la obra está dedicada al transporte en régimen de conocimiento de embarque. La aparición de los transportes en líneas regulares, no prevista en nuestro Código de comercio, se verifica en el último tercio del siglo pasado como consecuencia de la regularidad introducida en la navegación por la revolución tecnológica que en ésta se opera (casco de acero, telegrafía sin hilos, propulsión a vapor). Como es bien sabido, esta nueva modalidad contractual se caracteriza por su simplificación documental —desaparece la póliza de fletamento

y se traslada al conocimiento la función de prueba del contrato—, lo que en el fondo obedece a la pérdida de relevancia del medio de transporte (el buque). Configurados estos **Bill of Lading Contracts** como verdaderos contratos de adhesión, se hizo necesaria la aparición de una disciplina imperativa (que tendría su antecedente en la **Harter Act** americana), cuya finalidad era proteger a los destinatarios que fundan sus derechos en un conocimiento de embarque, y, de esta forma, tutelar la circulación de éste en cuanto título representativo de las mercancías. Es así como surge el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924, que, como señala Ruiz Soroa, si bien no establece un régimen completo sobre el contrato de transporte, sí supone una regulación exhaustiva e imperativa de la responsabilidad del porteador que emitió un conocimiento de embarque, cuando éste llegó a manos de un tercero distinto del cargador. Unas interesantes consideraciones generales sobre la historia y la evolución de los convenios internacionales en la materia desembocan en la exposición de las fuentes legales (convencionales y nacionales) que regulan hoy este tráfico. Digna de reflexión es la tesis que se mantiene en el Manual, en contra de otro sector de nuestros autores (2), de que la ratificación por España («B.O.E.» de 11-2-1984) del Protocolo de Bruselas de 1979 —que modificó en materia de limitación de la responsabilidad las Reglas de Visby, y en otros aspectos las dejó en vigor, incorporando a nuestro ordenamiento el régimen del Convenio de Bruselas-Visby—, supone la «derogación implícita de la LTM de 1949 y su sustitución íntegra por el texto único que resulta del Convenio de 1924-1968-1979» (p. 359). También pueden destacarse las referencias a las Reglas de Hamburgo de 1978 (pp. 351 y ss.), que, aun cuando no han entrado en vigor, merecen una singular atención por lo que suponen de signo de cambio y evolución del Derecho de los transportes marítimos.

Especial interés tienen las cuestiones sobre individualización e identificación del porteador. Sobre la base de la responsabilidad directa del naviero frente al portador del conocimiento de embarque de los artículos 618 a 620 y 587 del Código de comercio y artículos 6 y 7 de la LTM, se establece su calificación como porteador, prescindiéndose de que fuera o no parte en el contrato de transporte concluido por el cargador y que se documentó en el conocimiento. Se abandona así (pp. 361 y ss.) el criterio formalista que atendía al único dato de la rúbrica del documento a la hora de identificar al porteador marítimo. Tras este acertado punto de partida hay, sin embargo, una cierta indecisión en lo que se refiere al establecimiento del criterio para decidir quién es el obligado a la entrega. El tema continúa (pp. 366 y ss.) con un interesante estudio sobre la validez de la **identity of carrier clause** o **demise clause**. Posteriormente se hacen algunas referencias en torno a otros sujetos intervinientes en la ejecución del contrato de transporte con el fin de distinguirlos de la figura del porteador: consignatarios (p. 366), **forwarding agents** o transitarios (pp. 367 y ss.), y capitán y otros dependientes del porteador (p. 369) no son porteradores, a pesar de que ejecuten obligaciones que corresponden a éste.

En lo que se refiere al destinatario, se rechaza, siguiendo a Garrigues (3), su configuración como beneficiario de un contrato a favor de terceros. Su posición

(2) SÁNCHEZ CALERO: *Instituciones de Derecho Mercantil*, 12.ª ed., Madrid, 1986.

(3) GARRIGUES, J.: *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, 8.ª ed., revisada. Madrid, 1983, p. 214.

deriva de la posesión de un documento —el conocimiento de embarque— que goza de los caracteres de los títulos valores. No obstante, se echa en falta en los capítulos de la obra referidos a la naturaleza y contenido del documento, un tratamiento más profundo de sus caracteres como título valor y, más específicamente, como prototipo de los títulos representativos o de tradición. Sí existe, en cambio, unas interesantes consideraciones (pp. 382 y ss.) sobre los *waybills* como documentos que se van extendiendo en el tráfico y que, a diferencia del conocimiento, sólo acreditan el contrato de transporte y prueban la carga, pero carecen de los caracteres de los títulos valores «en sentido estricto». También son interesantes las indicaciones (pp. 388 y ss.) que se hacen en torno a la moderna configuración del documento como prueba del contrato: *short-form* y «cláusula de incorporación» a la póliza de fletamento. El tema 28 está dedicado, por último, a la función probatoria del conocimiento respecto a las condiciones de las mercancías cargadas. Siendo una de las cuestiones más discutidas en el curso de la vigencia del Convenio de Bruselas hubiera sido preferible una atención más detenida al tratamiento que el tema recibió en los diferentes ordenamientos, así como a la doctrina comparada, que, sin embargo, Zabaleta Sarasúa no ofrece.

Especial interés recobra la obra cuando se tratan las cuestiones referidas a las obligaciones de las partes en el contrato (tema 29) y a la responsabilidad del porteador (tema 30). Aquí es conveniente observar cómo, frente al sistema del Convenio de Bruselas, las Reglas de Hamburgo admiten plenamente el retraso —dudosamente contemplado en aquél— como uno de los casos en los que se genera la responsabilidad del porteador (p. 421), y sobre todo debe resaltarse entre las innovaciones producidas por estas reglas la supresión de la tradicional exoneración por causa náutica. El tema 31, referido a la limitación de la deuda —con las indicaciones sobre las modificaciones de 1968 y 1979—, y el tema 32, referido al ejercicio de las acciones de reclamación por pérdidas y averías —quizá deducibles, sin necesidad de su tratamiento, de anteriores páginas— cierran esta obra.

2. Esperamos que nuestra reseña sirva para atraer la atención sobre este Manual. Nunca es fácil establecer cuál es el mayor mérito de una obra, pero sí cabría destacar aquí dos circunstancias positivas. La primera de ellas se refiere al hecho de que el libro comentado pretende contribuir al análisis completo de una de las instituciones más importantes del Derecho marítimo, y a la vez más necesitadas de un tratamiento modernizado entre nosotros: los contratos de fletamento y transporte marítimo. En este sentido, los profesionales vinculados al tráfico marítimo cuentan con un marco de referencia obligado en la materia. En segundo lugar, y en relación directa al contenido de la obra, debe destacarse la adecuada forma en que se ha conjugado el tratamiento de los nuevos problemas de orden jurídico y técnico del tráfico marítimo, con una exposición rigurosa pero clarificadora de los mismos. Se echa en falta, no obstante, un estudio más actualizado de ciertas cuestiones referidas a la documentación del contrato: así, los modernos procedimientos informáticos, que prescinden de todo soporte documental, o la influencia que, en el régimen del contrato y de su documentación, supone el transporte en *containers*. Quizá también deberían haberse actualizado las indicaciones que se hacen sobre las Reglas y Usos Uniformes sobre créditos documentarios de la CCI de París, cuya última revisión es de 1983.

En un plano metodológico, de carácter general, se observa en la mayor parte de la obra reseñada una destacada atención, en orden a la resolución de los pro-

blemas planteados, a los criterios doctrinales y jurisprudenciales del mundo anglosajón. No cabe objetar nada a este planteamiento, a la vista de la decisiva influencia ejercida en la conformación del Derecho marítimo moderno, en particular en el Derecho contractual de producción autónoma (formularios) y en el Derecho legislado de carácter internacional, por las concepciones jurídicas anglosajonas. Pero esta afirmación no debe conducir a desconocer el relevante significado de las aportaciones de Derecho positivo y doctrinales de otros ámbitos jurídicos, como el italiano, francés o alemán, que deben ser objeto de atención si se quiere realizar un tratamiento global y a la vez pormenorizado del tema de nuestro estudio.

3. Las pequeñas observaciones que se han realizado al final de este comentario no deben oscurecer la importancia y el interés de la obra. El **Manual de Derecho del Transporte Marítimo** de Ruiz Soroa, Zabaleta Sarasúa y González Rodríguez posee un gran valor por la forma en que se tratan los temas, con una lógica atención preferente al Derecho de los formularios dictados por la práctica del comercio internacional, pero sin ignorar la necesidad de su coordinación con las normas de nuestro ordenamiento, no obstante el desfase histórico bien conocido de que adolece la regulación del contrato de fletamento en nuestro Código de comercio. Tarea nada sencilla, pero que los autores han cumplido con acierto.

ANDRÉS J. RECALDE CASTELLS

Becario de Investigación
Unidad docente de Derecho Mercantil
de la Universidad de Alcalá de Henares