

tido parece fundamental hacer referencia al tratamiento del Derecho comparado en esta obra: no se plantea como una mera recopilación de datos, sino como un auténtico estudio, es decir, elaborado, estructurado, aplicado a los casos y problemas concretos. De otro lado, la exposición exige doble esfuerzo, porque deviene necesario combinar, al mismo tiempo, conocimientos bien consolidados de Derecho civil —en diferentes planos— y de Derecho mercantil. Si, además, atendemos al esfuerzo de análisis, armonización y globalización del tema, a su actualización doctrinal y legislativa y al gran acopio bibliográfico que lleva a cabo, se confirman las buenas previsiones expuestas en el prólogo sobre la densidad y calidad del trabajo presentado.

M.<sup>a</sup> PILAR BARRÉS BENLLOCH

**SAENZ GARCÍA DE ALBIZU, Juan Carlos: *La innavegabilidad del buque en el transporte marítimo*, Madrid, Editorial Civitas, 1992, 194 pp.**

I. En el momento presente parece que estamos asistiendo en nuestro país a un resurgimiento de los estudios doctrinales relacionados con la disciplina del Derecho marítimo a tenor del creciente caudal de obras que prestan su atención a esta parcela jurídica (1). Ello, sin embargo, no quiere significar que el tratamiento jurídico de los aspectos tanto privados como públicos relativos a las actividades del mar, cobren una relevancia similar a la que se dispensa por citar un ejemplo, al régimen legal de las sociedades. Más bien, se trata de poner de relieve el incremento significativo de estos estudios en contraste con el escaso interés que nuestra doctrina habría mostrado, particularmente en los dos últimos decenios. Este renovado empeño, cuyo origen es difícil de desentrañar, puede servir para poner fin a los largos años de penuria investigadora en una de las ramas del derecho más necesitadas de adaptación a su entorno, por el manifiesto desfase del ordenamiento vigente para hacer frente a las controversias surgidas en el tráfico marítimo.

En esta línea revitalizadora del Derecho Marítimo ha de enmarcarse el trabajo que nos ocupa. Así lo pone de manifiesto el propio prologoista, el profesor Aníbal Sánchez, que recaba el esfuerzo de las nuevas generaciones de investigadores en orden a proseguir en esta tarea regeneradora de la disciplina, de cuya ausencia tanto se ha resentido. En este sentido, se aborda en la obra el estudio de las condiciones técnicas que debe reunir el buque para realizar una travesía, y lógicamente, de las consecuencias patrimoniales originadas en el caso de su incumplimiento. A pesar de que la monografía es-

---

(1) Entre otras, cabe destacar la publicación reciente de MARTÍNEZ JIMÉNEZ, *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, Barcelona, 1991; HILL PRADOS, *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Barcelona, 1992; RODRÍGUEZ CARRIÓN, *Estudios de seguro marítimo*, Barcelona, 1992; GÓMEZ CALERO, *Derecho de las averías y de los accidentes marítimos*, Madrid, 1992; CLAVERO TERNERO, *Clubs de P. & I.*, Madrid, 1992. En esta misma esfera aunque desviándose hacia cuestiones más relacionadas con la documentación, RECALDE, *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Madrid, 1992.

boza una visión completa de los ámbitos donde juega un papel relevante esta cuestión, centra su atención en las implicaciones que arroja su inexistencia en el transporte marítimo; por este motivo, el estudio ha de ceñirse al análisis del régimen de responsabilidad inferido del incumplimiento de esta condición, que deberá respetar los postulados del derecho del transporte, tronco común al que paulatinamente se acerca el régimen del transporte marítimo.

II. Esta obra arranca con un breve recorrido sobre un elenco de instituciones marítimas (p. 21 ss.) que acogen el concepto de navegabilidad como criterio determinante para fijar las responsabilidades dimanantes de las relaciones ejercidas en el tráfico marítimo. El examen de estas instituciones afectadas en mayor o menor medida por la obligada presencia de esta cualidad del buque para navegar reviste un innegable interés, aunque acaso deje insatisfechos a quienes deseen encontrar algo más que unas nociones preliminares. Entre las instituciones analizadas en estrecha conexión con la navegabilidad, que abarcan desde el concepto del buque (p. 21 ss.) hasta su construcción y compraventa (p. 24 ss.), pasando por la emisión de los certificados acreditativos de la seguridad requerida (p. 25 ss.), sobresalen a nuestro juicio, por su especial incidencia en la vertebración dogmática del contrato de transporte, *los contratos de utilización del buque* a la vista del papel fundamental que desempeña la navegabilidad del buque en estos instrumentos de aprovechamiento económico de la nave. A este respecto, se examina en la obra, el cumplimiento de la condición de navegabilidad del buque tanto al inicio como durante el transcurso de la expedición en aquellos supuestos en que aquél sea regentado —en sus diversas formas— por un no propietario (p. 30 ss.). Si bien no parece suscitar controversias importantes la naturaleza de la obligación del mantenimiento de la navegabilidad a lo largo de la ruta marina, plasmada en la adopción de las medidas razonables para mantener el buque en condiciones de navegar, no sucede lo mismo con la exigencia de que la nave se encuentre inicialmente en las condiciones adecuadas para la navegación. En este punto, pese a la génesis común de esta obligación, se observan posturas divergentes en las regulaciones internas de cada país; así, aún cuando en los países de la esfera anglosajona persiste su condición de *verdadera garantía*, en los ordenamientos francés e italiano, influidos por las orientaciones acogidas en los acuerdos internacionales en esta materia, se ha perdido su original naturaleza, y se concibe como una *mera obligación de diligencia*. Dicha discrepancia en modo alguno puede ser tildada de satisfacer planteamientos exclusivamente teóricos; antes bien, la pertenencia a uno u otro sistema lleva aparejada contrapuestos regímenes de responsabilidad ante el incumplimiento de esta condición, —responsabilidad objetiva/responsabilidad por culpa, respectivamente— que dan idea de la importancia que un ordenamiento se haya inclinado por consagrar uno de ellos. En esta tesitura, cabe destacar el conservadurismo de que hace gala nuestro ordenamiento en este aspecto del derecho marítimo, al mantener dicha obligación enmarcada dentro de los caracteres de una verdadera obligación de garantía, sustentados en el art. 676 C.Com. y aplicable tanto al arrendamiento del buque a casco desnudo (p. 31) como a los supuestos de fletamento por tiempo (p. 33) y fletamento por viaje (p. 35). La presencia de este precepto, no puede hacernos olvidar, sin embargo, la tendencia inferida del tenor de las pólizas más habituales en el tráfico a mitigar en gran parte esta proyectada severidad.

En esta sección introductoria, merece la pena detenerse asimismo en la sumaria visión dispensada al *seguro marítimo* (p. 41 ss.), que se revela como uno de los institutos en los que mayor protagonismo desempeña la condición de navegabilidad del buque. A tal extremo llega su incidencia, que, como recalca el autor, en los ordenamientos de la esfera anglosajona, sin perjuicio de ciertas particularidades, su presencia inicial se ha erigido en presupuesto básico del contrato, y por consiguiente, en condición indispensable para proceder a la indemnización del asegurado. Otras regulaciones, la francesa e italiana, señaladamente, discurren por otros derroteros que adoptan como elemento de referencia el criterio de la culpa del asegurado para determinar la pertinencia del pago indemnizatorio; en concreto, solamente se procederá a indemnizar al asegurado en aquellos casos en que éste no hubiere provocado culposamente la producción del siniestro a causa de la presencia de vicios propios. Dicho régimen, puede ser extrapolable al contemplado en nuestro Código, que pese a no revestir grandes dosis de claridad, se alinea en estos mismos parámetros normativos.

III. Comienza la segunda parte (p. 47 ss.) bajo el marco de la obligación de navegabilidad del buque dentro del ámbito genérico de la actividad de transporte. Este proceder pretende justificar la existencia de esta específica obligación en el ámbito del transporte marítimo, ante la nula incidencia normativa que la falta de aptitud del medio reviste en otros tipos de transporte. Ahondando en este aspecto, el autor estima que el motivo de este particular tratamiento reside en los graves riesgos que entraña la expedición marítima a la hora de su ejecución, superiores sin lugar a dudas a los nacidos en el resto de los transportes (p. 54-55). Dicho esto, consideramos oportuno, no obstante, ir más allá en esta reflexión. Acaso no deba olvidarse que la obligación de navegabilidad ocupaba desde antiguo un puesto fundamental en la configuración del contrato de fletamento; en éste, dicha obligación se vinculaba estrechamente a la obligación genérica del fletante de poner el buque a disposición del fletador en las condiciones adecuadas para la navegación. Esta particularidad, fruto de la relación contraída entre el propietario de la carga y el armador, se manifestaba exclusivamente en el ámbito marítimo, terreno en el cual el fletamento emergía. Además de este rasgo diferenciador perceptible en la génesis del tráfico de mercancías por mar, se hace palpable también la presencia de riesgos que amenazaba seriamente la culminación con éxito de la expedición marítima; estas inciertas perspectivas aconsejaron atenuar por vía contractual la responsabilidad estricta que pesaba sobre el porteador marítimo. Como es de suponer, este régimen dispositivo deparaba evidentes desventajas al cargador por cuanto propiciaba en muchos casos, la irresponsabilidad del porteador por los daños producidos en la custodia de los bienes transportados. Con el fin de paliar dicho desequilibrio en las relaciones patrimoniales cargador-porteador, se obliga al porteador a tener el buque en las condiciones mínimas de navegabilidad para que pueda afrontar las inclemencias marítimas. El fundamento de la obligación de navegabilidad del buque reside, por tanto, a nuestro juicio, en el deber que recae sobre el porteador de emplear un buque con las máximas garantías técnicas en orden a que pueda culminar con éxito la especialmente azarosa travesía proyectada; ante la presencia de estos contratiempos surgidos en el mar, es por lo que se debe pres-

tar una especial atención a que el buque esté en plenas condiciones; si a pesar de cumplir esta premisa, las mercancías sufrieran daños, ello se deberá a otros elementos ajenos a la esfera de actuación del propio porteador. El reiteradamente expresado particularismo del Derecho Marítimo encuentra aquí, por tanto, uno de sus fundamentos más significativos. Sobre este extremo, empero, no me resisto a señalar una interesante tendencia surgida en la doctrina inglesa que atribuye a la noción de navegabilidad, de indiscutible raigambre marítima, el *carácter de módulo referencial* en orden a determinar la idoneidad de los medios de transporte no-marítimos para acometer eficazmente su tarea, a tenor de los nuevos riesgos que entraña dicha labor, propiciados mayormente por la tecnificación de los vehículos de transporte (2). Dicha orientación, ciertamente minoritaria, aunque atractiva por el renovado punto de vista que representa, supondría una fisura en la consideración de la navegabilidad como institución cuyo ámbito de aplicación se reduce a la esfera marítima.

En el siguiente capítulo acomete el autor la tarea de perfilar la noción de navegabilidad a través de un repaso a las distintas concepciones aparecidas a lo largo del proceso de formación del concepto; dejando a un lado las referencias de carácter eminentemente histórico (p. 57 ss.), se advierte nítidamente en la génesis del concepto moderno de navegabilidad el significativo influjo de la regulación contemplada en los regímenes del «*Common Law*». Desde una perspectiva estrictamente normativa, se observa que los ordenamientos continentales agrupaban en sus respectivos Códigos bajo la noción de navegabilidad tanto el correcto estado del buque para navegar como su adecuado equipamiento para realizar el viaje, recibiendo genéricamente la denominación de *navegabilidad técnico-náutica* (p. 68-69). No obstante, esta concepción estricta recogida en la mayoría de los Códigos de Comercio, va a ser objeto de una significativa ampliación; la labor jurisprudencial llevada a cabo en los países anglosajones incorporó dentro de la noción en cuestión la aptitud del buque para transportar la carga encomendada; este segundo carácter, que constituyó un valioso hallazgo por parte de los tribunales ingleses, ha sido designado con el nombre de *navegabilidad comercial* (p. 72). Como era de prever, la integración de ambas concepciones se extendió al resto de países ajenos a la esfera anglosajona a tenor del dominio náutico-comercial ejercido por la metrópoli inglesa, que se tradujo en la redacción del Convenio de Bruselas, que implícitamente refrendaba la remozada noción; por ello, la navegabilidad, entendida en un sentido amplio, encuentra acomodo legal en los ordenamientos internos, si bien reviste un *carácter relativo*, lo cual revela que el

---

(2) Véase, GLASS/CASHMORE, (*Introduction to the Law of Carriage of Goods*, London 1989, paras. 1.35) donde se acuñan los términos de «*roadworthiness*» y «*railworthiness*», tomando como referencia el reconocido vocablo «*seaworthiness*», para denominar a las condiciones técnicas que han de reunir los vehículos de transporte por carretera y los trenes, respectivamente, para ejercitar su actividad de transporte. Por otra parte, CLARKE, (*International Carriage of Goods by Road; CMR*, London, 1982 (hay 2.<sup>a</sup> Edición, 1991) p. 113-114) llega a emplear la noción de navegabilidad como criterio interpretativo adecuado para hallar las soluciones planteadas en estas cuestiones en el ámbito terrestre; v.gr., qué se entiende por «viaje» a los efectos de la necesaria idoneidad del vehículo terrestre.

cumplimiento de esta condición ha de ajustarse propiamente al viaje proyectado y a la carga contratada.

IV. En esta última sección el autor afronta el aspecto más relevante de la navegabilidad del buque en el transporte marítimo: el alcance del cumplimiento de dicha obligación. Aquí radica el punto cardinal de esta exposición en la que se pretende delimitar la significación de la navegabilidad y de las cuestiones surgidas en su entorno a nivel internacional. Para este análisis, se ha decidido el autor por el empleo del método histórico-comparativo que tan fructíferos resultados depara en el estudio de las instituciones marítimas. Su tratamiento cabe dividirlo, siguiendo un criterio estrictamente cronológico, en dos partes: la obligación de navegabilidad a tenor de la regulación normativa anterior al Convenio de Bruselas (p. 77 ss.) y la referida obligación bajo la vigencia del Convenio de Bruselas (p. 121 ss.), tornándose en conclusión, todavía sin plena eficacia, las consideraciones vertidas sobre esta obligación de navegabilidad en las Reglas de Hamburgo (p. 167 ss.).

Por lo que se refiere a la primera parte, pudiera parecer supérflua la exhaustiva atención prestada a los sistemas consagrados en los ordenamientos internos ante la evolución de la situación normativa internacional. La visión evocada ofrece, sin embargo, una provechosa panorámica de la cuestión en las regulaciones de los distintos países que sirve para conocer la normativa jurídica que disfrutaban en sus respectivos ordenamientos y bajo cuyos auspicios se presentaron las correspondientes delegaciones a la redacción del Convenio de Bruselas. A este respecto, se vislumbra nítidamente, el peculiar tratamiento de la obligación de navegabilidad en el seno del Derecho inglés, en el que se configura como *una verdadera garantía* — *«implied undertaking of seaworthiness»*— (p. 80) exigible al comienzo del viaje y alegable siempre que se acredite la existencia del nexo causal entre la falta de navegabilidad y del daño producido. A pesar de formar parte asimismo de los postulados del *Common Law*, la postura norteamericana (p. 89-90), con arreglo a su condición de país cargador, optó por atribuir al porteador el *ejercicio de la debida diligencia* en poner el buque en estado de navegar sin que cupiesen exoneraciones formuladas contractualmente; mas el cumplimiento de dicha obligación se reforzaba intensamente al erigirse ésta en una condición previa a la invocación de cualesquiera causa de exoneración (art. 2 Harter Act). Por lo que atañe a los ordenamientos continentales, sus postulados hundían sus raíces originariamente en las antiguas Ordenanzas francesas de la Marina del siglo XVII a partir de las cuales se elaboraron los preceptos relativos al comercio marítimo en el Código de Comercio francés. La trascendencia europea de este cuerpo normativo sobre el resto de los ordenamientos europeos continentales propició que genéricamente se estimase la obligación de navegabilidad inicial con un *carácter de garantía objetiva* (p. 96, 101) —con la salvedad del ADHGB, reflejada en su Art. 560—, cuyo incumplimiento acarrea la responsabilidad del porteador cuando existiere un nexo causal entre la posible navegabilidad y el daño producido; bajo esta pretendida rigurosidad, sin embargo no debe ocultarse el creciente empleo de los pactos de exoneración como instrumento comúnmente admitido, que convertía, en la mayoría de las ocasiones, a dicha obligación de garantía en

una mera obligación de diligencia. Mención aparte merece nuestro ordenamiento, que pese a consagrar análogos postulados, fija erróneamente la duración de la obligación de la navegabilidad inicial, puesto que, según el art. 676 C.Com., se extiende dicha obligación hasta el *momento de la recepción de la carga*; esta reducción temporal en el cumplimiento de la obligación de navegabilidad carece de sentido en una regulación que ha de velar por la idoneidad del buque para realizar el transporte encomendado, al menos durante el tiempo en que se encuentra bajo un control directo, cual es, en el instante en que la nave zarpa, tal y como lo reflejan el resto de los ordenamientos.

Reviste asimismo interés las diferencias trazadas someramente acerca de los planteamientos defendidos sobre la obligación de navegabilidad en la génesis de las Reglas de La Haya traducidas en el Convenio de Bruselas de 1924. El conflicto de intereses abierto entre los países cargadores (entre otros, USA) y aquellos dedicados mayoritariamente a la actividad armadora (Inglaterra, señaladamente) se erige en motivo principal del movimiento tendente a la uniformación normativa que inunda el panorama internacional a finales del siglo XIX y principios del presente. Este proceso es analizado con esmero (p. 111 ss.) aunque, claro está, focalizado en el terreno de la navegabilidad. El objeto de estas páginas persigue desentrañar la interpretación «auténtica» de los preceptos en cuestión, mediante el análisis de los debates previos a la redacción de las Reglas que permiten apreciar las intenciones abrigadas por sus autores en el momento de su elaboración.

Pero acaso sea al final de la monografía a la que estamos prestando atención, donde surjan para el jurista maritimista las cuestiones de mayor interés, cuya respuesta, sin embargo, requería esta previa labor retrospectiva. En esta última sección se analizan distintas cuestiones. El autor comienza por subrayar que bajo el imperio del Convenio de Bruselas, la obligación de que el buque esté en condiciones idóneas de navegación reviste un carácter de *mera obligación de diligencia* (p. 127 ss.); esta concepción, que dulcifica los parámetros de responsabilidad reinantes en el mundo anglosajón, debe ser, no obstante, concretada. A tal fin, se invoca la alocución inglesa «*due diligence*», cuyo contenido sirve como módulo estandarizado de delimitación de las funciones imputables al porteador en este terreno. En este sentido, el autor defiende el «*carácter personal e indelegable*» del ejercicio de dicha diligencia, desde el momento en que es exclusivamente imputable al porteador pese a que provenga de actuaciones realizadas por sus tripulantes: la cuestión, se complica ciertamente, cuando la falta de la diligencia debida encuentre su origen en la negligente actuación de empresas independientes contratadas por el porteador para dicho fin; si bien la jurisprudencia es vacilante, parece que se tiende a separar la esfera de actuación de dichas empresas independientes respecto del ámbito de responsabilidad del porteador (p. 132 ss.), rechazando implícitamente de plano hipótesis exoneraciones de responsabilidad del porteador para estos casos. En segundo lugar, se delimita el período temporal bajo el cual el porteador debe mantener el buque en un estado de navegabilidad. Los redactores del Convenio resolvieron esta cuestión con la incorporación de la obligación «*antes y al comienzo de cada viaje*», que pese a las polémicas suscitadas,

deja bien a las claras, tal y como lo señala el autor, la exigencia de navegabilidad del buque en sentido amplio («*seaworthiness*»-«*cargoworthiness*») desde el momento en que se procede a cargar la mercancía hasta que el buque zarpa. Sin embargo, las dificultades interpretativas no acaban, por cuanto se debe entrar a examinar asimismo qué noción de viaje se concibe en el art. 3.1.<sup>o</sup>. Claramente se decanta el autor por patrocinar para este supuesto la concepción de *viaje contractual*, relativa a cada conocimiento de embarque emitido, sin perjuicio de la expedición global; a esta concepción, no obstante, procede integrar la noción de control directo detentado sobre el buque por el porteador, que desembocará indirectamente en la obligación de preservar la navegabilidad del buque no sólo en relación a cada concreta carga contrada, sino en todos aquellos puer-  
tos en que el buque recale, independientemente de que aquélla se produzca (p. 139, 145 ss.). En tercer lugar, el autor trata de deslindar aquellas circunstancias cuya presencia permite la exoneración del porteador por los daños ocurridos en la mercancía durante el transporte («*excepted perils*») de aquellas otras en las que se pone en juego la navegabilidad del buque, y consecuentemente la responsabilidad del porteador en su caso. En tal sentido, aborda esta tarea mediante el análisis de las excepciones de perfiles más sinuosos tales como los vicios ocultos (p. 148 ss.), la culpa náutica (p. 152 ss.) y los casos de incendio y de desviación de la ruta (p. 156 ss.). Cabría mencionar el grado de concreción desarrollado en el estudio jurisprudencial acerca del «*error in the management of the ship*» con respecto al supuesto de innavegabilidad imputable al porteador, el motivo de su distinción residirá en la dificultad o no para conocer y remediar la presencia de perturbadores supuestos de dicha índole. Por último, merecería ser destacado el ágil tratamiento que el autor ofrece sobre el espinoso tema de la prueba. Dicho aspecto, que se ha constituido en punto de referencia obligado dentro de los estudios marítimo-jurídicos, ha pecado frecuentemente de una excesiva simplicidad en sus planteamientos. El autor pretende salirse de los cánones estereotipados (p. 161 ss.), y no se contenta con señalar el sujeto que ha de probar la innavegabilidad; antes bien, sirve como instrumento eficaz para el jurista al permitir vislumbrar los argumentos invocables por cada una de las partes implicadas ante las alegaciones presentadas por la opesta.

Concluye la monografía con una breve referencia a la obligación de navegabilidad en el nuevo régimen legal internacional incorporado a través de la reciente entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo en noviembre de 1992. Los análisis formulados hasta la fecha coinciden en señalar, tal y como lo recoge el autor, la desaparición de la obligación de navegabilidad del buque como exigencia independiente al ser integrada dentro de la obligación más amplia de emplear las medidas razonables para realizar con éxito el transporte de las mercancías (p. 172 ss.). Esta nueva sede se enmarca dentro del nuevo sistema de responsabilidad del porteador instaurado en las Reglas de Hamburgo que ha endurecido sensiblemente los parámetros de exigencia del porteador en el transporte marítimo de mercancías. En suma, dicho régimen, como ha sido unánimemente puesto de manifiesto por la doctrina, abre una novedosa —e interesante— fase en la concepción del transporte marítimo en la que se percibe un claro acercamiento hacia los postulados del régimen del transporte de mercancías en general.

V. La monografía, en síntesis, ofrece una visión global del problema de la innavegabilidad desde una perspectiva histórica-comparativa, en la que quizás se manifiesta una excesiva preferencia por estas cuestiones en detrimento del tratamiento normativo actual. Las dificultades que conlleva el análisis de una obligación integrada dentro de un complejo marco estructural de relaciones jurídicas las resuelve el autor mediante un constante seguimiento de la cuestión de la navegabilidad en el Convenio de Bruselas. Dicha opción metodológica arroja buenos resultados en ciertos puntos, puesto que permite aflorar aspectos conexos a la navegabilidad que consolidan el valor de la obra; cabría así, señalar, las reflexiones vertidas a lo largo del trabajo sobre la «teoría de las etapas» (p. 138 ss., 145 ss.), que ayudan a comprender la significación que la noción de navegabilidad ha gozado en el mundo anglosajón. Del mismo modo, resulta destacable la atención prestada a la fiabilidad —y valor— de los certificados emitidos por las sociedades de clasificación (p. 132 ss., 165 ss.). No obstante, la pauta metódica empleada, conduce a una reducción de la perspectiva en el tratamiento genérico del transporte marítimo que impide vislumbrar todas las conexiones de esta noción de la navegabilidad en el complejo entramado de vínculos contraídos en esta esfera de actividad patrimonial. En este sentido, hubiera enriquecido notablemente la obra, con vistas a satisfacer las inquietudes existentes entre los operadores económicos la indagación relativa a la admisibilidad y alcance de las reclamaciones por daños sobrevenidos a causa de la innavegabilidad inicial, no solo de los sujetos legitimados contractualmente, sino también de aquéllos que lo sean en virtud de un conocimiento de embarque, o incluso extracontractualmente. De menor importancia, aunque ciertamente interesante, hubiera sido asimismo analizar la viabilidad de la interpretación que la doctrina alemana ha desarrollado en relación con el § 559. II HGB (plasmación germana del art. 4.1.<sup>o</sup> del Convenio de Bruselas) en orden a integrar dentro de la noción de daños no sólo los producidos en la carga, sino también los patrimoniales surgido a causa del retraso en la entrega (3).

Estas observaciones no deben empañar en modo alguno el valor de la obra analizada. La monografía de cuyo estudio nos hemos ocupado en estas páginas, constituye un cuidado prontuario de las cuestiones relativas a la navegabilidad del buque, elaborado con una completa bibliografía, y que sirve de indudable apoyo para acometer nuevas incursiones en este cardinal tema. Sin embargo, acaba este trabajo poniendo el epitafio a la obligación de navegabilidad como elemento independiente dentro de las obligaciones que configuran el transporte marítimo. En efecto; la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo provocará en el momento de su efectiva puesta en marcha un endurecimiento de las obligaciones que recaen

---

(3) Sobre estos aspectos resultan particularmente atractivas las indagaciones que la doctrina alemana ha desarrollado en este campo a propósito de la determinación de los «interesados en la carga» (*Landungsbeteiligte*); en concreto, cabría destacar la ya clásica monografía de HELM (*Haftung für Schaden am Frachtgütern*, Karlsruhe, 1966, p. 70); este autor, estudia asimismo el retraso como supuesto de hecho constitutivo de responsabilidad cuando se hubiera debido a la innavegabilidad inicial (p. 68); en este último extremo, lo reconoce también expresamente en la última edición de su obra, recién emitida, PRÜSSMANN/RABE (*Seehandelsrecht*, 3. Aufl., München 1992, § 559 A 1). Vid., con carácter general, en la moderna doctrina anglosajona GANADO/KINDRED, *Marine Cargo Delays*, London, 1990, p. 20 ss. y, en especial, p. 23.

sobre los portadores marítimos, además de una subsunción de la obligación de la navegabilidad dentro de la genérica obligación de custodia en el transporte marítimo, de mercancías. Por tanto, esta obra, atendiendo al nuevo marco en que se va a encontrar el transporte marítimo deja una puerta abierta a ulteriores trabajos de investigación que recojan los cambios estructurales sufridos en este terreno, y a los que a buen seguro el profesor Sáenz prestará su atención con el rigor y la claridad expositiva requerida tal y como ha quedado patente en el que ahora hemos sometido a la consideración del lector.

ALBERTO EMPARANZA