

Sergi Sedó Mallada

**EL CONTRATO AUXILIAR DE CONSIGNACIÓN DE
BUQUES**

TRABAJO FINAL DE MÁSTER

Director/a: Sr. Josep Lluís Diez Besora

**Tarragona
2021**

Este TFM se ha realizado en la modalidad (marcar la opción que corresponda y completar)

Artículo científico

La investigación se presenta siguiendo las normas para autores previstas en la Revista de Derecho del Transporte
<http://www.revistaderechotransporte.com/normas/normas-proceso-editorial.html>

Trabajo de investigación

EL CONTRATO AUXILIAR DE CONSIGNACIÓN DE BUQUES

RESUMEN

El consignatario de buque se ha visto abocado a la inseguridad jurídica por la difusa regulación sobre la disciplina en el Código de Comercio y el injusto criterio de imputación de responsabilidad frente a terceros por daños a las mercancías mantenido y unificado doctrinalmente por el Alto Tribunal, consecuencia de su equiparación al naviero, en base a argumentos legítimos pero contrarios a los fundamentos de la responsabilidad jurídica. La Ley 14/2014 dio respuesta a las necesidades de modernizar el Derecho marítimo, regulando específicamente al consignatario acorde con su naturaleza jurídica de auxiliar, y estableciendo un triple sistema de responsabilidad. Sin embargo, seguía adoleciendo de vacíos legales, solventados con la promulgación del tan esperado Real Decreto 131/2019, primer texto normativo dedicado específicamente a la regulación de la institución.

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

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. —II. CONTEXTO HISTÓRICO DE LA FIGURA DEL AGENTE CONSIGNATARIO. —III. EL CONSIGNATARIO DE BUQUES DESDE EL CÓDIGO DE COMERCIO HASTA LA ACTUALIDAD: 1. Concepto jurídico y función económica. 2. La discutida cuestión de la naturaleza jurídica del consignatario. 3. La relación jurídica entre el consignatario y el naviero: el contrato de consignación de buques y su analogía con otras figuras contractuales. 4. Documentos estandarizados en el ámbito: El derecho de los formularios. —IV. PRINCIPALES ORGANIZACIONES NACIONALES EN EL SECTOR DE LA CONSIGNACIÓN. —V. LA REGULACIÓN ACTUAL DEL AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES. PRINCIPALES ASPECTOS REGULATORIOS: 1. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. 2. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. 3. Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques. —VI. LAS OBLIGACIONES DEL AGENTE CONSIGNATARIO EN MATERIA DE TRÁFICO MARÍTIMO Y TRIBUTARIO-PORTUARIAS. —VII. EL AGENTE CONSIGNATARIO EN EL ÁMBITO DE LOS EMPLAZAMIENTOS PROCESALES DE SUS PRINCIPALES: LA RESPONSABILIDAD DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES. —VIII. EL SECTOR DE LA CONSIGNACIÓN ANTE LA PANDEMIA COVID-19: REALIDAD ECONÓMICA. —IX. CONCLUSIONES. —X. BIBLIOGRAFIA: 1. Libros y artículos. 2. Índice de sentencias consultadas. 3. Legislación.

THE AUXILIAR SHIPPING AGENCY AGREEMENT

ABSTRACT

The consignee of the ship has been led to legal uncertainty due to the diffuse regulation of the discipline in the Commercial Code and the unfair criteria of attribution of responsibility against third parties for damage to the merchandise followed and doctrinally unified by the High Court, consequence of its comparison with the ship owner, based on legitimate arguments but contrary to the foundations of legal responsibility. Law 14/2014 responded to the needs to modernize maritime law, specifically regulating the shipping agent in accordance with its legal nature as auxiliary, and establishing a triple liability system. However, it continued to suffer from legal loopholes, partially resolved with the promulgation of the long-awaited Royal Decree 131/2019, the first normative text specifically dedicated to the regulation of the institution.

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

SUMMARY: I. INTRODUCTION. — II. HISTORICAL CONTEXT OF THE SHIPPING AGENT. — III. THE SHIPPING AGENT FROM THE COMMERCE CODE TO THE PRESENT: 1. Legal concept and economic function. 2. The disputed question of the legal nature of the shipping agent. 3. The legal relationship between the shipping agent and the ship owner: the shipping agency agreement and its analogy with other agreements. 4. Standardized documents in the field: Contractual Forms. — IV. MAIN NATIONAL ORGANIZATIONS IN THE SHIPPING AGENCY. — V. THE CURRENT REGULATION OF THE SHIPPING AGENT. MAIN REGULATORY ASPECTS: 1. Law 14/2014, of July 24, Maritime Navigation Act. 2. Royal Legislative Decree 2/2011, of September 5, State Ports and the Merchant Marine Act. 3. Royal Decree 131/2019, of March 8, which develops the obligation to consign ships. — VI. THE OBLIGATIONS OF THE SHIPPING AGENT IN MATTERS OF MARITIME AND TAX-PORT TRAFFIC. — VII. THE SHIPPING AGENT IN THE FIELD OF THE PROCEDURAL SITES OF ITS PRINCIPALS: THE RESPONSIBILITY OF THE SHIPPING AGENT. — VIII. THE SHIPPING AGENCY IN THE COVID-19 PANDEMIC: ECONOMIC REALITY. — IX. CONCLUSIONS. — X. BIBLIOGRAPHY: 1. Books and articles. 2. Index of court judgments consulted. 3. Legislation.

1. Introducción

El transporte marítimo, representa en la actualidad uno de los pilares de la economía global, siendo el medio al que recurren numerosas empresas para hacer efectiva

su estrategia de internacionalización y así poder efectuar negociaciones transfronterizas. Ello nos permite afirmar la relevancia que tiene para los negocios y, generalmente, el comercio internacional, entendido como medio material para la ejecución de relaciones jurídicas internacionales. El papel que brinda el transporte marítimo para la economía española es también patente. Prueba de ello es la consolidación estratégica del Estado Español como *hub* cuatricontinental, al hallarse 6 de los 46 puertos nacionales en el Top 200 del ranking mundial de contenedores¹. A nivel territorial y habida cuenta que España se presenta como el país de la Unión Europea con mayor longitud de costa, la posición estratégica con la que cuentan los puertos españoles comporta que el sistema portuario español constituya un eje central para las grandes rutas del transporte marítimo de mercancías, siendo el mar Mediterráneo en el corredor Asia-Europa la vía de entrada al mercado europeo. España, por tanto, posee un sector portuario dinámico y de calidad que ocupa una posición clave dentro de la economía nacional. No cabe duda que cada vez son mayores los esfuerzos a nivel europeo y nacional para apostar por este sector del transporte con el objetivo de descongestionar el tradicional traslado de mercancías por carretera, al ser uno de los medios de transporte más fiables y ventajosos en términos de seguridad y preservación del medioambiente. Ello implica para las empresas navieras, la necesidad de contar con personal cualificado para poder hacer frente a los retos que se erigen de un mundo tan dinámico y cada vez más globalizado, entre los que se sitúa el agente consignatario de buques y la consiguiente relación contractual suscrita entre éste y el naviero o armador, conocida como el contrato de consignación de buques.

En la actualidad y como consecuencia de los avances comerciales, el auge del comercio internacional de mercancías y las mejoras técnicas operadas en el sector de la navegación, el consignatario de buques representa un eslabón principal en el tráfico marítimo, configurándose como uno de los colaboradores principales del naviero. No obstante, observamos que no ha existido tradicionalmente una proporcionalidad directa entre la realidad del mercado y la realidad jurídica. No existe en la actualidad una normativa clara, concisa y unificada reguladora del contrato de consignación de buques, sino que se encuentra mencionado en una disparidad de textos legales y, en otras ocasiones, remitido al régimen de otras figuras contractuales. Sin embargo, no es baladí señalar que el 1 de julio de 2019 entró en vigor un Real Decreto dedicado exclusivamente

¹ TRANSPORTE XII, “Top 200 puertos de contenedores del mundo”, julio de 2020. Disponible en (<https://www.transportexxi.com/wp-content/uploads/2020/07/Transporte-XXI-SP-Top-Contenedores-2020-web.pdf>, última data de consulta 1 de febrero de 2021).

a regular determinados aspectos de la obligación de consignación de buques, suponiendo un avance legislativo para dotar a la institución de una regulación concreta. Debido a esta disparidad normativa unida al desconocimiento de las posiciones contractuales que participan en el transcurso del transporte marítimo, he decidido escoger como objeto de estudio el análisis exhaustivo del contrato de consignación de buques. Las razones de esta elección son obvias. Por un lado, por el hecho de que nos hallamos ante una de las materias jurídico-marítimas que más controversias ha suscitado ante los órganos jurisdiccionales nacionales, en cuanto a la responsabilidad del consignatario ante terceros por daños a las mercancías². Por otro lado, su polivalencia y multidisciplinariedad, pues el elenco de funciones que puede desarrollar el consignatario es cada vez más amplio, no sólo limitándose a aquellas que le son propias sino desarrollando también muy diversas labores técnicas, administrativas y comerciales que, con anterioridad, eran desempeñadas por el naviero³.

Con la finalidad de analizar las cuestiones jurídicas que envuelven el contrato de consignación de buques, el presente proyecto se ha estructurado en nueve capítulos. En el primer capítulo y a fin de que los lectores comprendan la relevancia que tiene para el sector marítimo, se explicarán los orígenes históricos de la figura. En el segundo capítulo, se abordará el concepto jurídico de la figura del consignatario de buques, así como las principales funciones por éste desempeñadas. En el mismo se tratará también la cuestión controvertida de la naturaleza jurídica del contrato de consignación de buques, analizando las analogías y diferencias existentes con otras figuras contractuales, tomando como figura contractual de referencia el contrato de agencia, por ser la modalidad más extendida en la práctica, terminado con una breve referencia al denominado Derecho de los formularios. En el quinto capítulo se abordará la cuestión de la regulación normativa del contrato de consignación de buques, prestando especial atención a la Ley de Navegación Marítima y el Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques, desde la perspectiva jurídico privada y el Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en atención a la condición de sujeto pasivo del consignatario por el abono de las tasas causadas por los servicios portuarios. En el sexto

² BAENA BAENA, “La regulación del consignatario de buques. Estudio de la Ley de Navegación Marítima y del Derecho de Formularios”, *Revista de Derecho del Transporte*, n. 20 (2017), pp. 11-46.

³ CAMPUZANO, “El consignatario de buques”, en GARCÍA-PITA/QUINTÁNS-EIRAS/ DE LA ROSA (dirs.), *El derecho marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters-Civitas, 2018, pp. 501-524.

capítulo se analizarán cuáles son las obligaciones que asume el consignatario de buques por la mera suscripción del contrato de colaboración con el naviero, diferenciando entre las que derivan de la legislación mercantil en materia de tráfico marítimo de aquellas obligaciones propias del derecho tributario relativas a su deber de actuación ante el abono de tasas públicas. En el séptimo capítulo se abordará probablemente la cuestión más controvertida en torno a la figura del consignatario de buques, como es su régimen de responsabilidad. En él analizaremos cómo ha evolucionado su tratamiento desde la arcaica regulación brindada por el Código de Comercio apoyada por el Tribunal Supremo, considerando al consignatario de buques responsable por los daños en las mercancías en numerosas sentencias con base a cuatro fundamentos, hasta la luz de la promulgación de la Ley de Navegación Marítima que consolidó un triple régimen de responsabilidad despejando todas aquellas dudas y discrepancias existentes en torno a esta cuestión. En el octavo capítulo, por ser un tema de actualidad y con repercusión mundial, se hará referencia a como el sector de la consignación ha afrontado la pandemia COVID-19 y cuáles son las expectativas futuras. Para poner fin a la presente investigación, el proyecto concluirá con una valoración crítica del que suscribe en el que se aportará el punto de vista personal respecto al análisis llevado a cabo.

2. Contexto histórico de la figura del agente consignatario

La cuestión relativa a la aparición de la figura del consignatario de buques ha sido reiteradamente discutida en la doctrina. Encontramos referencias históricas de colaboradores del naviero que, por sus similitudes a nivel funcional, permiten identificarlos con el consignatario por equipararse su labor a las tareas que actualmente éste desempeña. Puede mencionarse, en este sentido, al “escriva” figura a la que hacía referencia el Llibre del Consolat de Mar quien prestaba colaboración al naviero en aspectos relativos a la gestión en tierra o al “consignatario del navío” referenciado en las Ordenanzas de Bilbao⁴. Sin embargo, no ha podido concretarse con exactitud el momento histórico en que apareció el consignatario de buques. El claro reflejo de tal inconcreción lo encontramos en los antecedentes legislativos. Puede observarse, en este sentido, como el Código de Comercio contenía algunas menciones a la figura sin establecer, no obstante, régimen jurídico específico alguno. La razón es obvia si se analiza la realidad del tráfico marítimo de la época. En tal marco temporal era el capitán quien realizaba las actuaciones

⁴ HILL PRADOS, “Regreso al pasado. La empresa consignataria de buques y el «eterno problema» de su responsabilidad”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n. 82 (2009), pp. 107-122.

de índole administrativo y comercial con relación al buque, así como las labores propiamente relativas a la carga en puerto, existiendo un doble interés tanto en el navío como en la carga que justificaba la innecesariedad de contar con auxiliares de la navegación⁵. Esta asunción excesiva de funciones se traducían en severas consecuencias negativas para el capitán, pues lastraban su actuación laboral, así como la del buque, ocasionando pérdidas a nivel económico y temporal a causa de prolongar la estancia en puerto del buque, debido al tiempo requerido para la tramitación de tales gestiones.

Ya en la navegación tradicional existente hasta el siglo XIX el naviero necesitaba de la colaboración de diversos sujetos que le auxiliaran para llevar a cabo su ardua y compleja actividad, colaboración que podía prestarse tanto en tierra como desde el propio buque⁶. En este momento inicial, la actividad de consignación surge para prestar asistencia a los capitanes de buques en el momento de su llegada a puerto extranjero, a efectos de agilizar trámites y despachos ante las autoridades y los comerciantes, debido a que la actividad colaborativa se desempeñaba por agentes de escala esporádicos u ocasionales. La situación cambió radicalmente bien entrada la segunda mitad del siglo XIX⁷ con la evolución del comercio marítimo caracterizada, por un lado, por los avances tecnológicos en lo que concierne a la construcción y maniobra de las embarcaciones, como la aparición y desarrollo de los buques a vapor y, por ende, la sustitución de la tradicional navegación a vela por el uso de combustible. Por otro lado, debido a la aparición de las líneas regulares de navegación comportando un notorio incremento en el tráfico marítimo. Estos avances propician la necesidad de dotar de mayor celeridad al tráfico comercial marítimo, justificando la necesidad para el naviero de contar con colaboradores en tierra⁸ quienes atendiesen las labores de agilizar la entrada y salida del buque en la plaza portuaria, facilitasen la carga y descarga de las mercancías y asumiesen las formalidades administrativas y de gestión del buque, para poder focalizarse

⁵ FÉRNANDEZ-GUERRA, “El contrato de consignación de buques”, en CAMPUZANO/SANJUAN (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2016, pp. 301-315.

⁶ GUTIERREZ SOTO, *La figura del consignatario de buques*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2017, pp. 7-9. Disponible en <https://repositorio.comillas.edu/jspui/bitstream/11531/18907/1/TFM000673.pdf>, última data de consulta 15 de febrero de 2021).

⁷ En la doctrina existen autores que defienden que el origen de la figura del consignatario de buques debe ubicarse a principios del siglo XIX, tales como Francisco Carlos López Rueda. Otros, en cambio, defienden la tesis de que su aparición se corresponde a finales del siglo XIX, autores como Ramón Fernández-Guerra y Pedro Jesús Baena Baena.

⁸ Estas labores, tal como indica Pedro Jesús Baena Baena, eran asumidas tanto por colaboradores dependientes del empresario marítimo (factores y dependientes) como por colaboradores independientes, entre los que se encuentran los consignatarios de buques, las empresas estibadoras, los agentes de aduanas o los transitarios.

exclusivamente en las complejas tareas técnicas de la navegación⁹. Esta especialización de funciones trae consigo la aparición del consignatario como auxiliar del capitán y de la compañía naviera en puerto, al dejar de lado el tradicional ejercicio de la actividad de colaboración por parte de colaboradores esporádicos. Así las cosas, el consignatario apareció como un auxiliar con vocación de permanencia, asumiendo en la plaza portuaria funciones comerciales respecto de las mercancías que hasta entonces eran asumidas por el capitán, tales como la recepción y entrega de la carga o el cobro de los fletes¹⁰. En efecto, el avance tecnológico operado en el sector de la navegación al imponer a los buques una rotación acelerada y una mínima estancia en la plaza portuaria, comportó que el consignatario dejara de ser visto como un mero auxiliar, asumiendo un papel protagonista en el puerto y convirtiéndose en representantes generales del naviero en aquellos puertos en los que hacían escala¹¹. La relevancia de la figura del consignatario de buques explica que adentrados en el siglo XX se confiase a su persona otras gestiones más allá de las funciones portuarias respecto del buque, ampliando su ámbito de actuación, al asumir funciones de promoción y publicitación de los servicios de transporte marítimo que representa actuando como empresa estibadora, de logística, como transitarios o en servicios conexos al tráfico marítimo¹². Las primeras menciones a la figura en el ordenamiento jurídico español las encontramos en el Código de Comercio de 1885 como se verá en el próximo capítulo. Cabe decir, además, que las referencias al consignatario también pueden encontrarse en el derecho comparado. Así, puede observarse como a finales del siglo XIX distintos países incluyeron en sus ordenamientos jurídicos la figura de la consignación, empleando para ello distintas nominaciones. A modo de ejemplo, podemos mencionar al Reino Unido (Ship's agent o Shipping agent), Colombia (Agente marítimo), Estados Unidos (Port Agent), Francia (Consignataire) e Italia (Raccomandatario). En conclusión, puede afirmarse que el consignatario de buques aparece en el siglo XIX a consecuencia de los avances tecnológicos de la navegación y de las exigencias del mercado. Debido a ello, se convierte en una figura imprescindible en todos los puertos, a fin de asegurar que, una vez llegado el buque a puerto, este pueda ser despachado en el menor tiempo posible, haciendo así efectiva la celeridad que debe caracterizar al comercio marítimo. De hecho, en la actualidad, las empresas

⁹ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 14-15

¹⁰ FERNANDEZ GUERRA, *El contrato de consignación de buques*, op. cit., pp. 301-302.

¹¹ GUTIERREZ SOTO, *La figura del consignatario de buques*, op., cit., pp. 7.

¹² FERNANDEZ GUERRA, *El contrato de consignación de buques*, op. cit., pp. 302.

consignatarias de buques se configuran como una de las figuras principales del tráfico marítimo, al encargarse de todas aquellas gestiones de índole diversa necesarias para asegurar el menor tiempo de estancia del buque en puerto, comportando por la relevancia de tales funciones que sea el máximo colaborador en tierra del naviero, desbancando a otros auxiliares que previamente desempeñaban esas labores, como el capitán¹³.

3. El consignatario de buques desde el Código de Comercio hasta la actualidad

3.1 Concepto jurídico y función económica

El consignatario de buques puede ser definido como aquella persona física o jurídica que, en nombre y por cuenta de un naviero, se dedica profesionalmente a prestar los servicios de consignación en la plaza portuaria donde está ubicado, consistentes en la realización de todas aquellas operaciones jurídicas y materiales esenciales a fin de atender a las necesidades relativas a la estancia del buque de su principal en puerto. Es, por tanto, un auxiliar que actúa por cuenta de su principal, concretamente un colaborador terrestre, pues gestiona los intereses del Naviero en tierra a cambio de una remuneración, aunque normativamente no se exija el elemento económico. En el tráfico marítimo moderno y, a consecuencia del progresivo incremento de relevancia de la fase terrestre del transporte, el agente consignatario ocupa una posición esencial y predominante en el tráfico marítimo, hasta el punto de poder afirmar que su colaboración resulta imprescindible para la efectiva explotación de la actividad empresarial del naviero¹⁴. De hecho, la relevancia de la figura en la práctica marítima mercantil ha sido eminentemente reconocida en infinidad de ordenamientos jurídicos internacionales, llegando incluso a prohibirse la entrada en puerto a todo aquel buque que no hubiere designado con carácter previo a un consignatario que lo represente en la escala¹⁵. Por tanto, y como resulta evidente de lo anteriormente expuesto, el agente consignatario se configura como uno de los principales colaboradores del empresario marítimo¹⁶.

Sin embargo, esta progresiva relevancia de la figura del consignatario no fue acompañada de una debida cobertura legal, abocando al sector de la consignación a la

¹³ HILL PRADOS, *Regreso al pasado. La empresa consignataria de buques...*, op., cit., pp. 107.

¹⁴ HILL PRADOS, “El agente consignatario de buques y la problemática planteada ante la ausencia de una regulación específica aplicable”, en IGLESIAS PRADA (coord.), *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Civitas, 1996, pp. 3829-3874.

¹⁵ BARBADILLO EYZAGUIRRE, “El contrato de consignación de buques”, en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, *Los contratos sobre el buque en Derecho español. Análisis práctico*, Dykinson, 2018, pp. 303-323.

¹⁶ CAMPUZANO, “El contrato de consignación de buques”, en EMPARANZA/OSANTE (dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, 2015, pp. 463-478.

inseguridad jurídica. Las primeras menciones a la institución en el ordenamiento jurídico español las encontramos en el Código de Comercio de 1885 (en adelante CCom). No obstante, en la legislación mercantil no se contenía régimen jurídico específico alguno del contrato de consignación ni de la institución del agente consignatario. A pesar de ello, no lo desconocía, pues se refería al sujeto en algunos de sus preceptos mientras que, en otros, parecía hacer referencia a sus funciones, aunque sin mencionarlo¹⁷. Entre las referencias, destaca la redacción contenida en el art. 611 del CCom que alude al consignatario desde una doble perspectiva, diferenciando entre dos figuras: el consignatario de buques, que actúa en colaboración y representación del naviero, y el consignatario de la carga, en cambio, en representación del cargador. Respecto a estos colaboradores, cabe decir que el CCom se limitaba a mencionarlos sin ofrecer una definición ni establecer régimen específico para ellos que permitiera diferenciarlos¹⁸. Sin embargo, en otros ámbitos de la codificación se hacía referencia a distintos aspectos de los que podía extraerse un concepto diferenciado de cada tipo de figura; si bien la dinámica general era referirse al consignatario desde una vertiente general. Sin embargo, la inexistencia de distinción no tenía demasiada relevancia en la práctica, pues quien era consignatario del buque solía asumir también las funciones propias del consignatario de la carga. A pesar de ello, no hay que olvidar que se trata de dos figuras totalmente distintas, pues el consignatario de la carga es un colaborador del titular de ésta, por lo que hubiera sido más acertado usarse otro término para referirse a él, evitando así confusiones innecesarias. En efecto, el titular de la mercancía puede decidir confiar en otra persona las funciones de colaboración relativas a la carga, es decir, recibir las mercancías de manos del consignatario del buque encargado de transportarlas y pagar el correspondiente flete, como representante del destinatario¹⁹. De hecho, y en atención a que los intereses defendidos por el consignatario de la carga son distintos a los que representa el consignatario del buque, resulta más beneficioso que tales funciones no coincidan en la misma persona²⁰. Por otro lado, tampoco debe confundirse esta institución con la utilización del término consignatario en el ámbito del contrato de transporte marítimo,

¹⁷ CAMPUZANO, *El consignatario de buques*, op., cit., pp. 501-502.

¹⁸ HILL PRADOS, *El agente consignatario de buques y la problemática planteada...*, op., cit., pp. 3834-3835.

¹⁹ ENCICLOPEDIA JURÍDICA. “Consignatario de carga”. Disponible en (<http://www.encyclopedia-juridica.com/d/consignatario-de-carga/consignatario-de-carga.htm>, última data de consulta 21 de febrero de 2021).

²⁰ En este caso aparece específicamente el consignatario de la carga, conocido en la práctica marítima inglesa como *consignee agent*, pues suele tratarse de un colaborador del destinatario de la mercancía.

empleada como sinónimo de destinatario o *consignee*, término con el que se denomina a la persona receptora de la carga en dicho contrato. De hecho, esta equivalencia terminológica puede dar lugar a equívocos en la práctica y, de hecho, los ha causado, sobre todo para aquellos que no son expertos en la materia, pero también incluso para el legislador que, en ocasiones, ha confundido al agente consignatario con otras figuras contractuales²¹.

De forma distinta al CCom que, como hemos señalado, no ofrece concepto alguno de la disciplina, sino que tan solo la menciona, desde el ámbito del Derecho público se ofreció, por primera vez en el ordenamiento jurídico español, un concepto claro del agente consignatario, terminando así con la inconcreción terminológica. La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 establecido que debe entenderse por agente consignatario, aquella “persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque, haciéndose responsable del pago de las liquidaciones que por tarifas u otros conceptos originados por la estancia de buques en el puerto sean practicadas por la Autoridad Portuaria o Marítima”. No obstante, el problema de esta regulación era su ámbito de aplicación, pues tenía un alcance limitado a la propia Ley de Puertos y, por otro lado, cumplía una finalidad muy concreta cual era la de concretar la responsabilidad del consignatario frente a la Autoridad Portuaria respecto al pago de las liquidaciones por tasas originadas por la estancia del buque en el puerto²².

En aras a intentar superar la ausencia de regulación desde la perspectiva del derecho privado, se llevaron a cabo desde el sector de la consignación de buques varios intentos definidores de la institución. Por un lado, destaca el Anteproyecto de Ley sobre la regulación del Agente Consignatario de buques impulsado por FEDETRAMAR en que, si bien la Ley no llegó a materializarse, se describieron cuáles eran las notas características que debe reunir un sujeto para ser calificado como agente: i) persona física o jurídica; ii) debe ser un intermediario independiente, es decir, un empresario mercantil cuya actividad consista en prestar los servicios de consignación a otros empresarios marítimos; iii) debe tener cualificaciones profesionales adecuadas y capacidad financiera para hacer frente a eventuales responsabilidades originadas por el desempeño de su profesión; iv) debe estar vinculado de forma estable o continuada con su principal. Por otro lado, recalcar otro intento definitivo llevado a cabo desde la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), conocido como los

²¹ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 17.

²² PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, 2015, pp. 315.

Estándares Mínimos para Agentes Consignatarios. A efectos de estas reglas mínimas para la UNCTAD el agente consignatario es aquella persona física o jurídica contratada por el propietario, fletador u operador de un buque, o el propietario de la carga, a fin de proveer servicios marítimos a los buques²³. De hecho, esta definición se aproxima a la que actualmente se encuentra recogida en la LNM. Ello denota la acurada técnica legislativa utilizada, pues se trata de una definición ofrecida en 1988 que distinguía con claridad entre las figuras del consignatario del buque y el consignatario de la carga, a diferencia del Derecho Marítimo español interno, que ni tan solo brindaba a la institución con un concepto legal²⁴.

Desde la perspectiva del Derecho Marítimo Privado, el sector de la consignación tuvo que esperar hasta la promulgación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima para disponer de un concepto legal del consignatario en la legislación mercantil. Se trata de una ley novedosa y que da respuesta a las urgentes necesidades de reforma del Derecho Marítimo. El texto legal, supuso un antes y un después para los profesionales del ámbito de la consignación en lo que concierne a la responsabilidad de éstos frente a terceros por daños en las mercancías, como se verá en el capítulo correspondiente. Aunque no sea un elemento por el que destaque la Ley, contiene un precepto dedicado a la conceptualización y al contrato de la disciplina del consignatario, dicción de la que no destaca ningún cambio pues lo define del mismo modo en que venía siendo costumbre por la doctrina y la jurisprudencia²⁵. Desde la perspectiva del derecho público, continúa existiendo una regulación de la figura del consignatario como en la ya mencionada Ley de Puertos. Esta Ley ha sido objeto de diversas reformas y, en la actualidad, define al consignatario en el artículo 259.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), utilizando una definición muy similar a la ya contenida en la Ley de Puertos de 1992 y manteniendo su alcance limitado al ámbito de la referida normativa pública. Por tanto, como resulta de lo apuntado, en la

²³ HILL PRADOS, *El agente consignatario de buques y la problemática planteada...*, op., cit., pp. 3838-3839.

²⁴ LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad del consignatario de buques: del Código de Comercio a la Ley de Navegación Marítima*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2019, pp. 23-24. Disponible en <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/38248/TFM001251.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, última data de consulta 25 de febrero de 2021).

²⁵ La definición la encontramos en el artículo 319 LNM, según el cual: *se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.*

actualidad el agente consignatario se encuentra regulado en una doble vertiente jurídica, consecuencia directa de la relevancia adquirida por la figura en la práctica marítima mercantil, debido al ritmo acelerado del tráfico marítimo. La regulación jurídico-privada, contenida en la LNM, abarca las relaciones jurídicas entre el naviero y su principal o entre aquél y el destinatario de la carga. Por otro lado, la regulación jurídico-pública prevista en el TRLPEMM, disciplina las relaciones del consignatario con la Administración Portuaria, por lo que se refiere a la prestación de sus servicios en puerto²⁶.

Por último, debe destacarse la reciente promulgación del Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques. En su estudio nos detendremos con mayor atención con posterioridad. A los efectos del presente capítulo, interesa señalar que el texto legal también contiene en su artículo segundo una definición del consignatario dispuesto que es la “persona natural o jurídica que se ocupa, por cuenta del armador o del naviero, en cuyo nombre y representación actúa, de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atención del buque en puerto”. Se trata de un concepto legal que, de acuerdo con su preámbulo, integra los elementos principales de las definiciones otorgadas al consignatario, tanto desde la perspectiva del Derecho Público (TRLPEMM) como del Derecho Privado (LNM)²⁷.

3.2 La discutida cuestión de la naturaleza jurídica del consignatario

La ausencia de regulación reglada de la disciplina del consignatario ligada a la complejidad funcional que envuelve a la institución, pues a pesar de ser calificado jurídicamente como un colaborador terrestre se caracteriza por la asunción de un amplio abanico de funciones técnicas, administrativas y comerciales de diversa índole para la efectiva gestión y operación del buque consignado en puerto²⁸, ha propiciado la existencia de una tradicional polémica en la doctrina científica y la jurisprudencia en lo que concierne a la naturaleza jurídica de la figura. Desde la vertiente académica, se ha configurado al agente del buque en puerto como un mandatario del Naviero que actúa en nombre y representación del empresario marítimo, pues este necesita de colaboradores para una adecuada explotación de su actividad empresarial²⁹. Por el contrario, en el seno del Tribunal Supremo, se equiparaba al consignatario con el naviero en base a la

²⁶ LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad*, op., cit., pp. 66-67

²⁷ LANGELAAN OSSET, *idem.*, pp. 71.

²⁸ CAMPUZANO, “La responsabilidad del consignatario frente a terceros en el contrato de transporte marítimo. Comentario a la STS de 26 de noviembre de 2007”, *Revista de Derecho Patrimonial*, n. 22/2009 (2009), pp. 1-14.

²⁹ HILL PRADOS, *Regreso al pasado. La empresa consignataria de buques...*, op., cit., pp. 108.

interpretación errónea de los arts. 586.2 CCom y 3 de la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías en régimen de Conocimiento de embarque, preceptos que definían al naviero como “la persona encargada de avituallar o representar al buque en el puerto en que se halle”³⁰. Esta asimilación de la figura del auxiliar con la de su principal, conllevó la imputación de responsabilidad al consignatario respecto de los actos del naviero, aun cuando actuaba por cuenta ajena, criterio totalmente contrario a la realidad social y a la apariencia de la actuación del agente marítimo frente a terceros³¹. Para ver superada esta asimilación, el sector de la consignación hubo de esperar hasta la promulgación de la LNM que en su preámbulo abogó por mantener el concepto de naviero, pero limitando su atribución a aquellos empresarios dedicados a la actividad de explotación del buque y, además, cuando estén en posesión del mismo, serán también considerados armadores³². Además, del concepto legal que ofrece la Ley en el art. 319 se desprende sin lugar a duda que el consignatario no actúa en nombre propio, sino por cuenta del armador, de quien es auxiliar³³. En efecto, y mediante una interpretación silogística, la naturaleza auxiliar del contrato de consignación de buques evidencia la distinción entre el consignatario, quien ocupa la posición de auxiliar, del sujeto principal del contrato, es decir el armador. El consignatario ejerce una actividad complementaria de la de su principal, consistente en la ejecución de todas aquellas tareas administrativas, comerciales o de otra índole de necesaria realización para la escala del buque en puerto, tanto respecto al buque consignado como a su dotación y a la carga o pasaje que transporta, actuando en virtud de unos poderes conferidos por el armador o naviero, que le facultan para ejercer como su principal, cliente o comitente³⁴.

Por tanto, queda claro que el agente consignatario es un colaborador terrestre de su principal, instaurado en una o varias plazas portuarias de un ámbito territorial, donde presta sus servicios empresariales de consignación al armador, por haberse acordado las escalas de los buques del principal en ellos, mediante la suscripción de acuerdos

³⁰ Esta interpretación fue mantenida por el Tribunal Supremo en muchas sentencias mientras que, en la Sentencia de 22 de marzo de 2006 entendió que la naturaleza del consignatario comportaba que la figura no tuviere cabida en el ámbito del art. 586.2 CCom. Sin embargo, nuevamente en la Sentencia de 26 de noviembre de 2007 fijó su doctrina en sentido totalmente contrario, es decir, equiparándolo nuevamente con el naviero a efectos de responsabilidad. Cabe destacar la importancia de esta última resolución, pues unificó doctrina e hizo responsable al consignatario por actos del naviero hasta la promulgación de la LENMAR.

³¹ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 19.

³² CAMPUZANO, *El consignatario de buques*, op. cit., pp. 502.

³³ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op. cit., pp. 315.

³⁴ GABALDÓN GARCÍA & RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pp. 434-437.

comerciales, generales o específicos, en función de si abarcan todas las escalas realizadas por los buques del armador, o por el contrario se limitan a una escala concreta³⁵. Una vez determinada la naturaleza de auxiliar del empresario marítimo, aún no queda resuelta la cuestión atendida la diversidad de vínculos jurídicos que pueden unir al consignatario con su principal. De hecho, en este sentido se pronunció el Tribunal Supremo en la sentencia de 8 de octubre de 1966 disponiendo que “la naturaleza jurídica del consignatario de buques (...) no es tan simple (...) ni responde siempre a un concepto unitario, puesto que unas veces forma parte del personal de la empresa marítima naviera y otras, por el contrario, se trata de un comerciante individual o colectivo que ejercita en su propio nombre un género de comercio que es el típico de los comisionistas”³⁶. Son dos, por tanto, las figuras jurídicas que pueden ligar al auxiliar con su principal: i) empresarios independientes que prestan sus servicios profesionales de representación en el ámbito marítimo, conocidos como agentes (colaboradores independientes); ii) sujetos que actúan como auxiliares dependientes del naviero, que no gozan por sí mismos de la condición de empresarios mercantiles, conocidos como consignatarios sucursalistas (colaboradores dependientes). En el caso de los colaboradores dependientes, resulta de aplicación la doctrina del factor o del dependiente, según cual sea su ámbito de representación. En cambio, en el caso de los colaboradores independientes, deben ser entendidos como aquellas personas físicas o jurídicas que se dedican profesionalmente a la actividad de consignación, actuando en nombre y por cuenta de los intereses de uno o varios navieros³⁷. Establecida esta distinción, debemos aclarar que la regulación contenida en la LNM se asienta sobre la idea que el consignatario de buques es un empresario independiente que presta profesionalmente servicios de consignación. Más allá de la vertiente legal, también en el plano jurisdiccional se ha reconocido reiteradamente el carácter de empresario independiente de la institución: es la persona física o jurídica que “como empresario independiente -aunque su género de empresa consista precisamente en gestionar negocios por cuenta ajena- y por cuenta del naviero -con lo que queda, consecuentemente, excluido del concepto el mero agente, sucursal o dependencia del naviero en puerto, que carece de independencia jurídica en relación a la empresa naviera-”³⁸. Por tanto, entre el consignatario y el naviero no existe una relación de subordinación

³⁵ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 314.

³⁶ Sentencia del Tribunal Supremo de 8 de octubre de 1966; no puede ser encontrada en la base de datos del CENDOJ, si por el contrario en la de Aranzadi (RJ 1966/4396).

³⁷ CAMPUZANO, “La responsabilidad del consignatario frente a terceros...”, op., cit., pp. 2.

³⁸ Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 28 de junio de 2000.

o dependencia jerárquica, sino que se trata de un colaborador persona física o jurídica - en la práctica suelen adoptar la forma de empresas mercantiles- externo e independiente de su principal, con quien se encuentra vinculado por relaciones jurídicas no laborales, a pesar de incardinarse su actuación en la gestión en tierra de los intereses del naviero³⁹. Esta nota de independencia es la que permite distinguir al consignatario de buques del denominado consignatario-sucursalista. Se trata de un colaborador dependiente o mera sucursal a través del cual el armador actúa, por lo que no se trata de una entidad autónoma ni tampoco de un empresario que opere en el tráfico mercantil como comerciante independiente. Más bien al contrario, actúa siempre por cuenta y en nombre de su principal, así como de otros colaboradores terrestres del armador⁴⁰.

En conclusión, no cabe duda de que el consignatario es un representante del naviero, pues actúa siempre por cuenta de su principal, sin hacer suyos los resultados del negocio de gestión, pues redundan en beneficio del naviero. Como hemos dicho siempre actúa por cuenta ajena, actuación que puede llevarla a cabo en nombre propio o ajeno por lo que existen varias formas de actuación representativa, a saber, la representación propia o la representación impropia, cuya diferencia principal radica en la asunción por uno u otro de los efectos derivados de la actuación del consignatario. Así, en el caso de la representación propia, las obligaciones derivadas del negocio de gestión las asumirá el empresario principal, al haber contratado el auxiliar en nombre ajeno. Mientras que, en el caso de la representación impropia o mandato sin representación, será el consignatario quien asumirá tales obligaciones por haber contratado en nombre propio. Por último, cabe decir que ambas modalidades de representación pueden llevarse a cabo de forma libre, es decir, sin limitar la actuación del consignatario, pudiendo así prestar sus servicios a uno o a varios navieros, o bien de forma exclusiva si consta pacto en tal sentido, sin que por ello el auxiliar pase a formar parte de la empresa naviera de su principal⁴¹.

3.3 La relación jurídica entre el consignatario y el naviero: el contrato de consignación de buques y su analogía con otras figuras contractuales

Como punto de partida, debe señalarse que el contrato de consignación de buques no puede calificarse como una disciplina reglada y típica hasta la promulgación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante LNM), previéndolo en el

³⁹ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 317.

⁴⁰ GARCÍA-PITA & DÍAZ DE LA ROSA, *Armador y Consignatario*, en CAMPUZANO/SANJUAN (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2016, pp. 158-167.

⁴¹ HILL PRADOS, *El agente consignatario de buques y la problemática planteada...*, op., cit., pp. 3840-3841.

entramado de los contratos auxiliares de la navegación. Se trata, por tanto, de un hito legislativo pues mediante este texto legal se atendió a la urgente necesidad de dotar a las relaciones suscritas entre el consignatario y su principal de un respaldo normativo, ante la regulación desfasada que ofrecía el Código de Comercio de 1885 basada en criterios decimonónicos, que se ajustaban a la realidad social y económica del momento pues los preceptos contenidos en la codificación se orientaban a la regulación de la navegación a vela donde, como ya se ha visto, no existía un régimen específico del contrato de consignación de buques sino que tan solo contenía menciones dispersas de la institución. Pues bien, la LNM solventó la problemática relativa a la arcaica regulación existente en el ámbito de la práctica marítima, que no podía atender a la realidad cambiante que envuelve este sector. Así, mediante este texto legal, se modernizó, actualizó y codificó el Derecho Marítimo conllevando que, por su innovación y relevancia, sea considerada por autores de la doctrina científica como la reforma legislativa de mayor entidad en los sectores del transporte y del seguro marítimo, que se inspira en los avances producidos en el Derecho Marítimo Internacional y se adapta a la realidad del transporte marítimo actual⁴². Sin embargo, a criterio del que suscribe, debe destacarse el pequeño interés del legislador en términos de desarrollo de la institución del consignatario. Sorprenden dos aspectos sobre la regulación del contrato en el texto legal. Por un lado, como puede observarse al analizar el Capítulo II del Título V en que se regula el vínculo contractual, se utilizó la expresión “Del contrato de consignación de buques”. Al analizar los preceptos en él contenidos, concretamente el artículo 319 relativo al concepto, podemos observar como el legislador contempla el contrato desarrollándolo a partir del sujeto que lo desempeña, es decir, el consignatario. Destaca, por tanto, el ínfimo interés del legislador en la regulación de la materia pues disponía de un amplio margen de libertad, sobre todo teniendo en cuenta la ausencia de textos legales hasta el momento, que regularen con sumo detalle la disciplina contractual. También resulta destacable en el mismo sentido, y con mayor relevancia a efectos del presente capítulo, la regulación del art. 320 LNM en que se describen los elementos que regirán las relaciones internas entre el consignatario y el naviero. Este precepto remite al régimen jurídico propio de otras figuras contractuales según se trate de una consignación esporádica, habitual en el transporte marítimo en

⁴² ROMERO, “La Ley de Navegación Marítima, Ley 14/2014, una regulación definitiva para el mundo marítimo”, Actuarios, n. 37 (2015). Disponible en (https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen_id.cmd?idImagen=1097832, última data de consulta 1 de marzo de 2021).

régimen de fletamentos (*Tramp*) o estable, más bien propia de la navegación de línea regular (*Liner*), como se verá con posterioridad.

Ahondando propiamente en la cuestión, para una mejor comprensión de la actividad de la consignación es preciso hacer referencia al despacho de buques, entendido como aquella autorización que debe concederse con carácter previo con la finalidad exclusiva de permitir la salida del buque de la plaza portuaria, compitiendo su emisión a la Administración Marítima⁴³. Consecuentemente, se trata de un acto administrativo rogado y reglado pues, para emitirlo, requiere seguir un procedimiento de naturaleza administrativa. Estas cualidades, justifican que sea un trámite que pueda encomendarse a los negocios de gestión de intereses por cuenta ajena⁴⁴. En efecto, el propio Tribunal Supremo en la sentencia de 26 de noviembre de 2007, reafirmando la corriente general mantenida por la doctrina mercantilista, encuadró al contrato de consignación de buques entre los contratos de gestión de intereses ajenos (*tua res agitur*) de cuya subscripción se origina una relación de representación entre el consignatario y su principal, es decir, el armador o naviero⁴⁵. Por tanto, el vínculo contractual se caracteriza por su naturaleza de colaboración y de gestión en virtud del cual el consignatario no actúa en interés propio y, por ende, tampoco asume compromisos propios, sino que, por el contrario, emite declaraciones de voluntad negocial por cuenta de su principal. Se trata de un contrato consensual del que debe destacarse la ausencia de exigibilidad, tanto en el seno de la LNM como del TRLPEMM, de requisito formal alguno ni tampoco se requiere que el mismo conste por escrito. No obstante, a pesar de la libertad de forma, en la práctica mercantil las partes suelen plasmar por escrito el vínculo negocial en aras a la seguridad jurídica por mor del principio *pacta sunt servanda* e incluso, en ocasiones, en escritura pública y con inscripción registral, recurriendo para ello al uso de condiciones generales y formularios elaborados por organismos internacionales privados del sector de la consignación, cuyo estudio se abordará en el próximo capítulo del proyecto⁴⁶.

El objeto principal del contrato es la asunción por el consignatario, como empresario independiente, de la obligación de prestar en puerto sus servicios de consignación remunerados, realizando todas aquellas gestiones necesarias relativas al

⁴³ Artículo 18 LNM

⁴⁴ GARCÍA-PITA & DÍAZ DE LA ROSA, *Armador y Consignatario*, op. cit., pp. 159.

⁴⁵ OTERO LASTRES, “La responsabilidad del consignatario de buques desde la óptica de la apariencia”, en GARCÍA-PITA/QUINTÁNS-EIRAS/DÍAZ DE LA ROSA (coords.), *Estudios de derecho marítimo*, Aranzadi Thomson Reuters, 2012, pp. 557-570.

⁴⁶ FERNANDEZ GUERRA, *El contrato de consignación de buques*, op. cit., pp. 305.

buque de su comitente. Dicho comitente, como regla general, es el armador o naviero del buque consignado a quien corresponde la facultad de nombrar al consignatario. No obstante, en aquellos supuestos en que el buque consignado es objeto de un fletamento por tiempo (*time charter*), suele ser habitual que el fletador se reserve en la póliza de fletamento la facultad de designación del consignatario (conocido en estos casos como *charterer's agent*). De existir el fletamento, suelen originarse en la práctica mercantil conflictos de intereses entre el naviero y el fletador ante ciertos acaecimientos relacionados con el buque y la tripulación, cuya consecuencia directa no puede ser otra que la imposibilidad para el consignatario de actuar en defensa de los intereses de ambas partes. En estos casos, y en aras de evitar perjuicios para una de las partes, se concede al naviero un mecanismo de protección pudiendo nombrar a un colaborador suyo para que actúe velando por la protección de sus intereses particulares (conocido como *protecting agent o ship's husband*)⁴⁷.

En relación con el régimen jurídico aplicable y partiendo de la premisa de que el consignatario de buques es un auxiliar del empresario de la navegación, debe tenerse en cuenta que la relación jurídica que les vincula podrá tener distinto contenido en función de diversos elementos, concretamente la duración de la consignación, las funciones desplegadas por el agente marítimo y su ámbito de representación debido al hecho que la actividad de consignación se caracteriza por su dinamismo. En cualquier caso, la respuesta debe encontrarse en las fórmulas de colaboración empresarial independiente previstas en el ordenamiento jurídico nacional⁴⁸. De hecho, así lo ha reconocido la jurisprudencia pronunciándose sobre el elemento de la temporalidad. A modo de ejemplo puede mencionarse la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 3 de julio de 1998 en la que el Tribunal estableció que el vínculo contractual del consignatario con su principal debe entenderse inherente al contrato de comisión mercantil o de agencia, en función de que dicha relación sea esporádica o permanente⁴⁹. Del mismo modo y en sentido análogo al gestor naval, pues ambos comparten la naturaleza de mandatarios mercantiles, dispone la LNM en el artículo 320 que las relaciones internas entre el consignatario y el naviero se vertebrarán por el régimen del contrato de comisión mercantil o de agencia comercial, tomando en consideración la temporalidad de la relación.

⁴⁷ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 16-17.

⁴⁸ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 320.

⁴⁹ HILL PRADOS, *Regreso al pasado. La empresa consignataria de buques...*, op., cit., pp. 113.

Por tanto y como se desprende de lo apuntado, ciertos aspectos de la actividad del consignatario pueden tener cabida bajo la normativa de la comisión, la cual es un contrato de mandato que se reputa mercantil, resultándole aplicables las normas especiales previstas en el Código de Comercio (artículos 244 y siguientes). Esta alternativa se dará en aquellos supuestos en los cuales los servicios de consignación serán prestados al principal con carácter esporádico, típico de la navegación *tramp*, de manera que el agente de buque en puerto prestará sus servicios limitados a las diversas escalas realizadas por el buque consignado en la plaza portuaria donde éste opera. Por otro lado, y en aquellos supuestos en que los servicios de consignación se presenten con carácter permanente, propio de la navegación de línea regular, caracterizada por la permanencia y heterogeneidad de las prestaciones al buque y a las mercancías en puerto, comporta que resulten incompatibles las normas de la comisión mercantil. En tales casos, la actividad de consignación deberá regirse por las normas del contrato de agencia pues el consignatario prestará con carácter reiterativo sus servicios al mismo naviero en todos aquellos supuestos en que el buque visite su puerto, sin necesidad de suscribir un nuevo contrato pues la propia naturaleza del contrato de agencia como contrato de duración, exige que tenga vocación de permanencia en el tiempo⁵⁰. De hecho, así se ha reconocido en el seno de los órganos judiciales nacionales⁵¹.

Para concluir, entendemos que resulta de interés hacer referencia a unas notas comunes y diferenciadoras entre ambas modalidades de consignación. En cuanto a las similitudes, debe destacarse que, con independencia de que el consignatario se someta en su actuación a la normativa del contrato de comisión o agencia, no asume responsabilidad frente a terceros por los daños en las mercancías. Sin embargo, encontramos dos excepciones a la regla general. Por un lado, si se trata de una consignación esporádica y por ende sometida a la normativa de la comisión mercantil, será responsable en aquellos supuestos en que el daño se haya causado contratando el consignatario en nombre propio o cuando habiendo contratado en nombre del naviero, éste niegue la existencia de la consignación y el agente no sea capaz de demostrarlo por los medios admitidos en

⁵⁰ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 320.

⁵¹ Sentencia del Tribunal Supremo de 8 de febrero de 1999: “no pretenden ser auxiliares de un empresario, sino que ellos mismos asumen la condición de empresarios cuya actividad se subordina a la de otros empresarios a los que se vinculan a través de un contrato de comisión o de agencia; Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón de 12 de mayo de 2006 que define al consignatario estableciendo que “se trata de un genuino comisionista mercantil o agente comercial encargado de la prestación de los servicios encomendados por su principal, al que se encuentra unido en virtud de un contrato de agencia o de comisión. En efecto, es comisionista cuando la relación tiene carácter esporádico y agente, cuando dicha relación tiene carácter estable o permanente”.

derecho⁵². En la consignación permanente, en cambio, y por mandato legal, cuando el consignatario actúa como agente nunca será responsable pues no asume el riesgo y ventura de las operaciones que concluye en interés del naviero, tanto en nombre propio como ajeno, salvo pacto en contrario⁵³.

En cuanto a las diferencias, destaca la facultad que poseen las partes en el supuesto de la consignación sujeta al contrato de agencia de establecer un pacto de exclusividad, tanto unilateral como bilateral, vinculado a un plazo, un territorio o actividad, o incluso a varios de estos criterios simultáneamente⁵⁴. De hecho, la LNM reconoce esta posibilidad en el artículo 320 y supone, en caso de que sea unilateral, la limitación de actuación para el agente que solo podrá representar a ese empresario principal o afectar a este último en el sentido de no poder contar con los servicios de otros agentes. En cambio, en caso de ser bilateral, esta limitación afectara tanto al consignatario como al principal, por lo que únicamente podrán relacionarse entre sí. Cabe decir, además, que la previsión nacional del pacto de exclusividad contenida en el art. 7 de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia (en adelante LCA), la cual parte de la facultad del agente de desempeñar sus servicios por cuenta de varios principales en ausencia de pacto de exclusividad, difiere de la regulación que respecto del acuerdo se establece en el SLGAA de 2001, la cual opta por dar preferencia a la exclusividad bilateral⁵⁵.

⁵² Artículo 246 CCom: *Cuando el comisionista contrate en nombre propio, no tendrá necesidad de declarar quién sea el comitente, y quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuese suyo, con las personas con quienes contratare, las cuales no tendrán acción contra el comitente, ni éste contra aquéllas, quedando a salvo siempre las que respectivamente correspondan al comitente y al comisionista entre sí;* Artículo 247 CCom: *Si el comisionista contratare en nombre del comitente, deberá manifestarlo; y, si el contrato fuere por escrito, expresarlo en el mismo o en la antefirma, declarando el nombre, apellido y domicilio de dicho comitente.*

En el caso prescrito en el párrafo anterior, el contrato y las acciones derivadas del mismo producirán su efecto entre el comitente y la persona o personas que contrataren con el comisionista; pero quedará éste obligado con las personas con quienes contrató, mientras no pruebe la comisión, si el comitente la negare, sin perjuicio de la obligación y acciones respectivas entre el comitente y el comisionista.

⁵³ Artículo 2 LCA: *1. No se considerarán agentes los representantes y viajantes de comercio dependientes ni, en general, las personas que se encuentren vinculadas por una relación laboral, sea común o especial, con el empresario por cuya cuenta actúan.*

2. Se presumirá que existe dependencia cuando quien se dedique a promover actos u operaciones de comercio por cuenta ajena, o a promoverlos y concluirlos por cuenta y en nombre ajenos, no pueda organizar su actividad profesional ni el tiempo dedicado a la misma conforme a sus propios criterios.

⁵⁴ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 27.

⁵⁵ La cláusula 1.04 del formulario establece: *el agente general se compromete a no aceptar la representación de otras compañías navieras [...] en competencia directa con cualquiera de las actividades de transporte de los armadores sin previa autorización escrita, la cual no será denegada irrazonablemente]. En el mismo sentido, la cláusula 1.05 dispone que "el armador se compromete a no designar ninguna otra contraparte en el territorio del agente para los servicios definidos en este Convenio.*

3.4 Documentos estandarizados en el ámbito: El derecho de los formularios

Pese a la relevante función que cumple el consignatario de buques en el sector marítimo, sorprende la inexistencia de una regulación internacional de la institución, a diferencia de otras actividades del tráfico marítimo como el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, pues no consta en la actualidad la elaboración por parte de la Organización Marítima Internacional ni desde la Unión Europea de convenio o reglamento alguno que dote a la figura del consignatario de un régimen jurídico uniforme y armonizado⁵⁶.

Sin embargo, su evidente importancia en la práctica marítima mercantil conllevó que por parte de organismos internacionales no gubernamentales de carácter consultivo se desarrollase una disciplina contractual internacional predispuesta en forma de condiciones generales, también conocida como derecho de los formularios⁵⁷. Consisten en modelos contractuales estándar y uniformes de sencilla e intuitiva utilización, los cuales constituyen el evidente reflejo de la voluntad del sector de la consignación de garantizar la seguridad jurídica de los consignatarios en el vínculo contractual que le une con su principal. Por tanto, en lo que nos concierne, habida cuenta que en el ordenamiento jurídico español el contrato de consignación de buques se caracterizaba por su atipicidad hasta la promulgación de la LNM, y con la escasa y confusa regulación, las partes disponían de un mecanismo complementario para determinar las directrices del negocio jurídico, puesto que los formularios recogen la disciplina contractual de las relaciones entre el consignatario y el armador. En estos documentos se designa a un consignatario, se establecen los términos generales del vínculo contractual especificando aspectos tales como la remuneración y duración del contrato o cláusulas de sumisión expresa y se especifican los deberes y actividades del consignatario, así como las obligaciones de su principal, entre otras cuestiones⁵⁸. De hecho, es de tal entidad su relevancia en la práctica, que el derecho de los formularios puede e incluso debe entenderse como una suerte de normativa deontológica para los agentes del sector marítimo, al originar obligaciones recíprocas para las partes del contrato⁵⁹.

Estos formularios siguen en vigencia en la actualidad y, de hecho, su utilización está muy extendida en la práctica marítima. Entre ellos, destacan los formularios de la

⁵⁶ LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad*, op., cit., pp.22.

⁵⁷ GABALDÓN GARCÍA & RUIZ SOROA, *Manual de Derecho...*, op., cit., pp. 434-435.

⁵⁸ FERNANDEZ GUERRA, *El contrato de consignación de buques*, op. cit., pp. 305

⁵⁹ GUTIERREZ SOTO, *La figura del consignatario de buques*, op., cit., pp.68.

Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA) aprobados por la *Baltic International Maritim Council* (BIMCO) en el año 1993, concretamente: i) el *Standard Liner Agency Agreement*, consistente en una póliza estándar prevista para ser utilizada para los servicios de consignación local de navegación *trump* o en varios puertos; ii) *General Agency Agreement*, póliza prevista para acuerdos de consignación que despliegan sus efectos en el ámbito nacional o incluso más general y con previsión de nombramiento de una red de subagentes siempre que conste autorización expresa del principal en tal sentido⁶⁰. Sendos formularios fueron actualizados y refundidos en uno sólo por FONASBA con posterioridad, aprobándose por la BIMCO en noviembre de 2001. Dicho formulario es conocido como los *Standard Liner & General Agency Agreements* (en adelante SLGAA) el cual, al unificar en un único texto ambos formularios, resulta aplicable en ambas modalidades del contrato de agencia marítima, es decir, tanto para los servicios de agencia local de navegación *trump* como para los contratos de agencia de línea regular de ámbito general⁶¹. Junto a este documento formulario, se unen otros dos de menor relevancia pero que también tienen una evidente connotación en la práctica marítima. Por un lado, el *Sub-Agency Agreement* (SAA), póliza estándar adoptada por FONASBA y aprobada por BIMBO en octubre de 1998, la cual se apoya en el negocio jurídico suscrito entre el consignatario y su principal. Por otro lado, las *Standard Port Agency Conditions* (SPAC), elaboradas por FONASBA en Londres en el año 2007.

Recientemente, en el seno de FONASBA se elaboró en enero de 2017 un nuevo documento formulario, el *FONASBA BIMCO Agency Appointment Agreement* (AAA). Se trata de una póliza estándar aprobada para la designación de un agente consignatario de buques, bien sea para una única operación portuaria o una serie relativamente corta de llamadas a puerto, caracterizadas por llevarse a cabo en un limitado grupo de plazas portuarias. El documento estándar resulta de aplicación a todo tipo de transporte comercial, entre los que se incluyen los servicios a granel (tanto sólidos como líquidos), líneas regulares, de proyecto y de cabotaje⁶². Además, en aras a facilitar su comprensión, desde FONASBA y BIMCO se han elaborado una serie de directrices orientativas que sirven de guía para los agentes de los buques y sus principales en la utilización del más reciente aprobado formulario.

⁶⁰ BARBADILLO EYZAGUIRRE, *El contrato de consignación de buques*, op., cit., pp. 305.

⁶¹ GABALDÓN GARCÍA & RUIZ SOROA, *Manual de Derecho...*, op., cit., pp. 434-435.

⁶² BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 3.

4. Principales organizaciones nacionales en el sector de la consignación

Como se ha repetido severidad de veces en el presente proyecto, el consignatario de buques es una figura clave en el comercio marítimo, un intermediario que podemos calificar de imprescindible en la logística marítima, no solo a nivel internacional sino incluso para la práctica marítima española. El reflejo de su relevancia se evidencia en la promulgación del Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, que potencia aún más la importancia de la institución, convirtiendo en obligación exigible para todos los buques nacionales la designación con carácter previo de un consignatario para la efectiva entrada en puerto. Ello justifica la necesidad de contar con organizaciones y asociaciones a nivel estatal cuyo interés final sea la defensa de los derechos e intereses de las empresas consignatarias nacionales. En este estadio, existe una organización respecto de la cuál merece detenerse en su análisis. Se trata de la Asociación Española de Consignatarios de Buques (ASECOB), que actualmente cuenta con 56 asociados, distribuidos entre asociaciones de consignatarios provinciales, empresas consignatarias y operadores logísticos en su mayoría. ASECOB tiene sus orígenes en el año 1977 con la fundación de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (ANESCO) encargada de defender en el sector marítimo y portuario español los intereses de sus empresas asociadas, concretamente empresas estibadoras y consignatarias de buques a nivel nacional. Sin embargo, debido a la alta especialización en el sector de la consignación y de la estiba, unida a la sensación de una deficiente representación para el sector de la consignación desde ANESCO, el 13 de diciembre de 2017 tuvo lugar el Acto fundacional de ASECOB que actualmente se proclama, cito textualmente “la entidad que reúne y representa al sector de la consignación y la agencia marítima en España”. Su finalidad es representar y defender los intereses y derechos de las empresas consignatarias en el ámbito estatal, velando por el prestigio de la profesión y manteniendo relaciones con entidades, tanto públicas como privadas, nacionales e internacionales, con el objetivo claro de promocionar y proteger la profesión del consignatario de buques. Es, por tanto, la representante de los intereses de los consignatarios ante los organismos públicos nacionales y que, a su vez, colabora con éstos, canalizando todas aquellas consultas proclamadas desde el sector consignatario y participando en los proyectos normativos referidos a la institución, para velar por la mejor satisfacción de los operarios. Como hemos apuntado, el ámbito de representación de ASECOB no se limita al ámbito nacional. En efecto, la asociación forma parte de organismos internacionales en cumplimiento de su finalidad representativa del sector consignatario nacional, más allá de las fronteras

españolas. Concretamente, es parte de FONASBA, la European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA), la Federación Ibérica de Empresas Estibadoras y Agentes Marítimos (FIMOP) y de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)⁶³. Las funciones que lleva a cabo ASECOB en pro del sector de la consignación pueden encontrarse en su espacio web y que, resumidamente, son las siguientes: i) gestionar, representar y defender los intereses de los consignatarios ante entidades públicas y privadas del sector marítimo portuario; ii) ejercer como interlocutor frente al ejecutivo y las administraciones públicas en lo relativo a la elaboración de proyectos normativos de interés para la institución; iii) constituirse como interlocutor ante la Unión Europea, como miembro de ECASBA; iv) incrementar la influencia y representatividad de la profesión en el tráfico marítimo; v) participar proactivamente en aquellos foros en que se promueva la publicidad del colectivo; vi) organizar jornadas de intercambio de conocimiento; vi) incentivar la formación de los profesionales del sector; vii) elaborar estudios e informes sobre la actividad consignataria; viii) suministrar información a los consignatarios respecto al cumplimiento de la normativa vigente, en especial de la normativa de defensa de la competencia; ix) fomentar el desarrollo económico de los miembros asociados así como la libre competencia económica⁶⁴.

Por último, si bien no se trata de organismos nacionales, consideramos de interés destacar por la relevancia que tienen ambos puertos, la existencia en nuestro espacio geográfico de dos asociaciones consignatarias de carácter provincial. Se trata, por un lado, de l'Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona, fundada en el año 1919. Por otro lado, la Asociación Provincial de Consignación de Buques de Tarragona, las cuales engloban a los agentes consignatarios de buques del ámbito territorial del Barcelonés y del Tarragonés, representando, gestionando y defendiendo sus derechos. La existencia de sendas asociaciones empresariales es evidente, pues tanto el Puerto de Tarragona como el de Barcelona se caracterizan por ser de los puertos marítimos comerciales más relevantes de la costa mediterránea. En términos de los servicios prestados por consignatarios, se denota su importancia si observamos los datos. Por ejemplo, en el caso del Puerto de Barcelona, se practicaron 6.147 consignaciones respecto

⁶³ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES. “Nosotros”. Disponible en (<https://asecob.org/nosotros/>, última data de consulta 10 de marzo de 2021.

⁶⁴ ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES. “Finalidad de ASECOB”. Disponible en (<https://asecob.org/finalidad/>, última data de consulta 10 de marzo de 2021.

de aquellos buques que hicieron escala en la referida plaza portuaria⁶⁵. En el caso del Puerto de Tarragona no disponemos de estos datos. Sin embargo, puede señalarse que, aproximadamente, cada año escalan 2.800 buques en Tarragona de los cuales, en el año 2015, 2.323 resultaron ser buques *Tramp* tanto de servicios a granel como de carga general. Ello nos lleva a la conclusión que, a pesar de no poder determinar el número de consignaciones efectuadas, todas ellas se caracterizan en su mayoría por tratarse de servicios de consignación esporádicos y, por ende, regidos por las normas de la comisión mercantil⁶⁶. De hecho, la relevancia en el tráfico marítimo nacional de ambas plazas portuarias puede extraerse del propio TRLPEMM que en su ANEXO I reconoce como puertos de interés general y, por tanto, competencia exclusiva de la Administración estatal, los puertos de Tarragona y Barcelona en Cataluña.

5. La regulación actual del Agente Consignatario de Buques. Principales aspectos regulatorios.

En el presente capítulo se analizarán los diferentes textos legales en que se hace referencia a la figura del consignatario de buques, ya sea de forma expresa o por remisión a tales normativas en virtud de previsiones contenidas en otras leyes. Respecto a la regulación contenida en la LNM, precisar que varios de los aspectos previstos han sido ya tratados con anterioridad en otros capítulos del proyecto. A pesar de ello, se apuntarán nuevamente de forma resumida a fin de clarificar las novedades que trajo consigo la promulgación de la Ley respecto de la institución del consignatario.

5.1. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

En lo relativo a la Ley de Navegación Marítima, ya en el Anteproyecto de Ley de 2006 hasta la promulgación definitiva del texto legal se incluyeron las disposiciones relativas al consignatario de buques, las cuales prácticamente no sufrieron modificaciones sobre todo a efectos de su ubicación en la normativa. La regulación de la disciplina se ubica en el Capítulo II del Título V relativo a los contratos auxiliares de la navegación, concretamente en los artículos 319 a 324 LNM. En el primero de ellos, ofrece por primera vez un concepto de consignatario desde la perspectiva del Derecho Privado, figura central

⁶⁵ ASSOCIACIÓ D'AGENTS CONSIGNATARIS DE VAIXELLS DE BARCELONA. "Bienvenidos". Disponible en (<http://consignatarios.com/es/>, última data de consulta 10 de marzo de 2021).

⁶⁶ FOLCH PUNTI, *Análisis de la figura del Agente Consignatario en la casuística y operativa de un buque Tramp en su escala en puerto.* UPC, Barcelona, 2016, pp. 34-37. Disponible en (https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/96494/119673_TFG+-+An%El%lisis+de+la+figura+del+Agente+Consignatario+en+la+casu%EDstica+y+operativa+de+un+buque+Tramp+en+su+escala+en+puerto..pdf;jsessionid=0C5BE27A5B28FA9818D76D8D196E1E55?sequence=1, última data de consulta 14 de marzo de 2021).

del contrato, definiéndolo como la “persona que por cuenta del armador o naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto”⁶⁷. Destacar, respecto a esta definición, la no inclusión por el legislador de aquellas otras tareas que el consignatario efectivamente desempeña en la práctica, tales como la comercialización de los servicios de transporte de su principal, ni se hace referencia a la figura del consignatario de la carga, a la que aludía el Código de Comercio y hubiese sido interesante ocuparse para disipar las dudas existentes entre ambas figuras⁶⁸. El art. 320 LNM, por su parte, se ocupa del régimen jurídico de las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero, distinguiendo según se trate de consignaciones esporádicas o continuadas, sometiendo a las primeras al régimen de la comisión mercantil, mientras que las continuadas se rigen por las normas del contrato de agencia. Por tanto, el elemento principal y determinante del régimen jurídico, no es otro que el período de duración de la consignación. Sin embargo, debe señalarse que, aunque no se haga constar expresamente en la norma, rige la autonomía de la libertad, es decir, las partes pueden establecer en el clausulado del contrato todas aquellas premisas que entiendan necesarias para defender sus intereses. Por tanto, estos tipos contractuales tienen en todo caso carácter supletorio, respecto a lo acordado entre las partes y aquello que se encuentra expresamente previsto en la LNM sobre el contrato de consignación de buques⁶⁹. En el art. 321 LNM se introduce una novedad importante en lo que a la regulación del consignatario se refiere, consistente en la posibilidad que éste pueda firmar los conocimientos de embarque por cuenta de su principal, debiendo hacer constar el nombre y dirección del mismo. En caso de omisión de esta información, señala el precepto que el consignatario responderá solidariamente con el armador o naviero de la operación de transporte, por los posibles perjuicios causados al destinatario. El art. 322 LNM constituye el aspecto clave de la reforma del Derecho Marítimo respecto a la figura del consignatario de buques, pues trata la responsabilidad del agente por daños a las mercancías. La relevancia del tratamiento de esta cuestión es evidente, pues si analizamos la Exposición de Motivos de la LNM se establece que “en el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque. En cambio, si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá

⁶⁷ Artículo 319 LNM. Véase lo apuntado en la nota 28, donde se ha plasmado el contenido del precepto.

⁶⁸ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 20

⁶⁹ AAVV, “La nueva Ley de Navegación Marítima”, *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, n. 38, pp. 44-72.

solidariamente con él”. En efecto, predica el precepto que el consignatario no responderá ante el destinatario por los daños o pérdidas de la carga, así como por el retraso en su entrega, excepto cuando el perjuicio derive de la actuación culposa del consignatario. Impone a éste además la obligación de recepcionar las reclamaciones y reservas que versen sobre daños, pérdidas y retraso respecto a la carga, así como comunicarlas de forma inmediata a su principal, teniendo los mismos efectos las reclamaciones dirigidas al armador o naviero como las que se dirigen al consignatario. El precepto, por tanto, cumple un doble objetivo. Por un lado, poner fin a la tradicional imputación de responsabilidad al consignatario por su errónea asimilación con el naviero, criterio que fue unificado doctrinalmente por la Sentencia nº 7783/2007 del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007 y rigió hasta la promulgación de la LNM. Por otro lado, poner a disposición del destinatario un sujeto fácilmente identificable a quien dirigir las reclamaciones derivadas de perjuicios que tengan su consecuencia directa en el transporte, pero nunca para imputarle dicha responsabilidad. Por último, entre las normas mercantiles, pueden mencionarse conjuntamente por su contenido los arts. 323 y 324 LNM. En la práctica marítima, es habitual que el consignatario desempeñe, simultáneamente a la propia actividad de consignación que le vincula jurídicamente con el naviero, funciones propias de actividades empresariales de otra índole. No obstante, el hecho de que en la persona de un solo empresario concurren funciones propias de distintas figuras del tráfico marítimo no debe llevar a confusión, pues para poder asumir tales perfiles funcionales es preciso suscribir un contrato mixto y complejo que englobe todas estas figuras o, por el contrario, un conjunto de documentos contractuales concretos y específicos para cada una de las actividades complementarias⁷⁰. Esta polivalencia del consignatario está expresamente reconocida por la LNM en los referidos preceptos, pues más allá de las modalidades más conocidas como son el contrato de agencia y la comisión mercantil, prevé la posibilidad de que el consignatario pueda desempeñar funciones de otra naturaleza, como las tareas de manipulación o actuando como transitario asumiendo en consecuencia otro género de obligaciones, responsabilidades y derechos. Para el caso de realizar tareas de manipulación portuaria, señala el art. 323 LNM que resultarán de aplicabilidad las normas propias de esa actividad (arts. 323 y 329 y ss. LNM). Y si, además de la consignación, desempeña actuaciones como transitario o de otra índole, a las obligaciones de la consignación se añadirán las propias de las prestaciones

⁷⁰ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 319.

complementarias asumidas (art. 324 LNM). Por tanto, queda claro que el consignatario puede desarrollar actuaciones más allá de la consignación, como de manipulación portuaria o en calidad de transitario u operador logístico, pero no forman parte de la naturaleza propia del consignatario, sino que deben entenderse como una adición a su régimen jurídico⁷¹. Por otro lado, también la LNM prevé normas de ordenación administrativa respecto a la figura del consignatario de buques en lo relativo al régimen de estancia del buque en aguas interiores marítimas y en puerto, concretamente las siguientes: la solicitud por el consignatario del buque de la autorización requerida para la entrada en puerto (art. 7.3 LNM); la comunicación a la Administración Marítima de las causas de la arribada forzosa, en su caso (art. 9.1 LNM); la consignación obligatoria para buques extranjeros, a excepción de las embarcaciones de recreo cuya representación podrá ser asumida directamente por el propietario o capitán, obligación de consignación que podrá y ha sido reglamentariamente establecida para los buques nacionales, como veremos más adelante (art. 10.2 LNM); la obligación solidaria del consignatario junto con el armador, en materia de polizones, de asumir los costes de mantenimiento, asistencia técnica y de intérprete, alojamiento y repatriación (art. 11.2 LNM); por último, la legitimación para solicitar el despacho del buque (art. 18 LNM)⁷². Fuera de la regulación contenida en los arts. 319 a 324 LNM y también de carácter mercantil, menciona la Ley al consignatario en otros dos preceptos. Concretamente, en el art. 478 LNM que prevé la notificación al capitán o al consignatario en caso de que el buque resulte embargado; y en el art. 505 LNM que faculta al consignatario para la designación de perito a efectos de tasación, para el caso de protesta de mar por incidencias en el viaje, de común acuerdo con el capitán.

5.2. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Como hemos mencionado, el consignatario de buques se encuentra también regulado desde la perspectiva jurídico-pública, concretamente dentro del Derecho Marítimo Administrativo. En efecto, esta regulación se encuentra contenida en el TRLPEMM que se caracteriza por disciplinar la figura de manera parcial, pues debe entenderse únicamente a efectos administrativos y portuarios y su motivación no es otra que determinar sobre quien recae la responsabilidad de asumir el pago de los derechos

⁷¹ CAMPUZANO, *El contrato de consignación de buques*, op. cit., pp. 465.

⁷² BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 21.

portuarios⁷³. La referencia al consignatario se ubica en el artículo 259 TRLPEMM que, en su apartado primero, le define con el siguiente tenor literal: “se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque”. Respecto de este concepto legal es preciso analizar ciertas premisas. Si bien la idea sustancial tras la definición es la misma que la contenida en la LNM, destaca el empleo del término propietario del buque en vez de armador y, por otro lado, la referencia a la figura como agente consignatario. De ello se deriva que, desde la perspectiva del derecho portuario, se define al consignatario de buques partiendo de la premisa de que se trata de una consignación estable, en el sentido de lo preceptuado en el art. 320 LNM, es decir regida por el régimen jurídico del contrato de agencia concepto que, de hecho, se ajusta mucho más a la realidad jurídica de la institución en la práctica marítima mercantil⁷⁴. El apartado segundo del mismo precepto establece la responsabilidad del consignatario a efectos administrativos, a modo de garante solidario del naviero o del armador en lo que al pago de los servicios portuarios se refiere, es decir, en caso de encontrarse el buque consignado, el agente consignatario deviene responsable directo respecto al abono de las liquidaciones practicadas por la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima por las tasas u aquellos otros conceptos que tengan su origen en la estancia del buque en puerto. Prosigue el mismo precepto señalando que, en todo caso, el naviero o el propietario del buque estarán también obligados con carácter solidario al pago de los conceptos mencionados previamente. Termina este apartado haciendo referencia a los supuestos de asunción de responsabilidad del consignatario sometidos a la legislación mercantil específica y que se concretan en el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los receptores de la carga que porta el buque. La legislación mercantil específica a la que se remite el TRLPEMM es, como resulta evidente, está contenida en la LNM, concretamente en el Capítulo II del Título V donde se regulan los contratos auxiliares de la navegación. Con ello, se constata la asunción por el consignatario de una dualidad de obligaciones, derivadas del Derecho Privado y del Derecho Marítimo Administrativo, en cuyo análisis se profundizará en el próximo capítulo. A fin de garantizar el cumplimiento de tales obligaciones ante la Administración Pública, señala el apartado tercero que el

⁷³ GABALDÓN GARCÍA, *Compendio de Derecho marítimo español*, Marcial Pons, Madrid, 2016, pp. 87-88.

⁷⁴ LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad*, op., cit., pp. 33.

consignatario deberá depositar ante la Autoridad cuantas garantías económicas o avales bancarios suficientes resulten necesario, de conformidad con los criterios determinados en el Pliego de Prescripciones Particulares. Más allá del art. 259, el TRLPEMM en el art. 310 hace también responsable al consignatario solidariamente con el naviero de las infracciones relacionadas con la estancia del buque. En definitiva, la finalidad última de la legislación administrativa es garantizar el pago de los créditos de titularidad pública por lo que, ante el posible desconocimiento o ausencia del naviero, imputa la responsabilidad legal al consignatario⁷⁵. El último apartado del art. 259 prevé la posibilidad de que el agente consignatario de buques pueda renunciar de forma unilateral a la consignación. Ello no implica, no obstante, que quede exonerado de responsabilidad, pues deberá informar con carácter previo y de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima de tal circunstancia, resultando efectiva la renuncia tan solo una vez se hayan satisfecho por el consignatario todas aquellas deudas que restaran pendientes ante ambos organismos públicos, hasta el momento en que se realice la preceptiva comunicación de renuncia. Por último, hacer mínima referencia al art. 304 TRLPEMM que trata del hundimiento y remoción de buques en las aguas del puerto. Este precepto incluye entre los sujetos con legitimación pasiva al consignatario, es decir, como uno de los posibles obligados a los que la Autoridad Portuaria, con preceptivo informe previo de la Capitanía Marítima, podrá requerir para que el buque abandone el puerto, proceder a su reparación o adoptar las medidas adecuadas en el plazo concedido a tal efecto, en aquellos supuestos en que exista peligro de hundimiento del buque en el puerto o bien el mismo constituya riesgo grave, en motivo de defectos de la propia embarcación o de la mercancía transportada, que pueda generar perjuicio a la actividad portuaria o constituir un peligro de entidad para los bienes, el medio ambiente o la sociedad.

5.3. Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques

El 1 de julio de 2019 entró en vigor el Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques (en adelante, el Reglamento). Cabe destacar la motivación que precede la aprobación del texto legal, que no es otra que la ausencia de una normativa específica dedicada exclusivamente a la disciplina del consignatario, lo cual ha suscitado problemas en la práctica, de forma reiterativa, tanto en lo que se refiere a la prestación del servicio de consignación como dificultando la gestión

⁷⁵ GABALDÓN GARCÍA & RUIZ SOROA, *Manual de Derecho...*, op., cit., pp. 434-435.

por parte de la Administración Marítima de todos aquellos incidentes acaecidos en puertos nacionales⁷⁶. De hecho, la oportunidad de aprobar el Reglamento fue ya reconocida por el Ministerio de Fomento en la Consulta pública sobre el proyecto del referido real decreto en el que se consideró, literalmente, que con la normativa “se trata de aprovechar todos aquellos aspectos que incidan en el mejor funcionamiento de las Administraciones marítima y portuaria, al objeto de mejorar la calidad y eficiencia del tráfico marítimo, en el que el consignatario juega un papel clave entre los actores, públicos y privados, que intervienen en el mismo”. También destacar, respecto al texto de la Consulta, el objetivo final perseguido con su aprobación, cual es poner fin a la indefinición del régimen de establecimiento y actuación de los consignatarios, como se desprende del análisis de la LNM y el TRLPEMM que nada dicen sobre el establecimiento y actuación del consignatario, que se traduce en consecuencias negativas para la ejecución ordinaria del tráfico marítimo⁷⁷. Respecto a su Exposición de Motivos, cabe destacar la importancia que confiere la normativa al agente marítimo o consignatario de buques al reconocerle como un actor esencial para el correcto funcionamiento del negocio marítimo, no sólo nacional sino también desde la vertiente internacional. Respecto al preámbulo, existen otras dos cuestiones que resulta de interés detenerse en su análisis. Por un lado, señala el Reglamento que existen en la actualidad en el ordenamiento jurídico marítimo español, dos leyes donde se encuentran contenidas las referencias a la figura del consignatario, las cuales se han tratado exhaustivamente ya en este proyecto y que el Reglamento no hace más que constatar su importancia. Lo importante es, al hablar de la LNM, la referencia al artículo 10.2 del texto legal, pues constituye el núcleo del desarrollo reglamentario de la normativa al prever la posibilidad de extender la obligación de consignación a determinados supuestos en que la escala en puerto se practique por buques de bandera española. Por otro lado, la constatada necesidad de completar la regulación legal entorno a la institución del consignatario. En este sentido, se señala que esta necesidad se concretó con la inclusión del Reglamento en el Plan Anual Normativo de 2018. Entrando ya propiamente en el análisis de su estructura, observamos que el primer precepto se refiere

⁷⁶ LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *Nuevo Reglamento de Consignación de Buques*, abril 2019, pp. 1-2. Disponible en: https://www.uria.com/documentos/circulares/1078/documento/8535/Nuevo_Reglamento_Consign_Buque_s.pdf, última data de consulta 25 de marzo de 2021).

⁷⁷ MINISTERIO DE FOMENTO, “Consulta pública sobre el proyecto de real decreto por el que se determinan las obligaciones de consignación de buques”, noviembre 2017, pp. 2. Disponible en (https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/consulta-publica-consignatarios.pdf, última data de consulta 27 de marzo de 2021).

al objeto del Reglamento cuál es desarrollar las condiciones de establecimiento y ejercicio de la actividad consignataria, ya se trate de un puerto de titularidad estatal o autonómica. Respecto del objeto, es preciso hacer ciertas apreciaciones. Primeramente, destacar que el Reglamento tan solo regula la figura del agente consignatario, no en cambio de la mercancía. El razonamiento detrás de esta cuestión es evidente, pues es la actividad del consignatario la que está sujeta a supervisión por la Dirección General de la Marina Mercante y las Autoridades Portuarias. En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que el Reglamento desarrolla las obligaciones que asume el consignatario para con la Administración Portuaria, las cuales están recogidas en la LNM y el TRLPEMM. Es decir, desarrolla tales condiciones en el seno de las actuaciones del consignatario en el ámbito del derecho portuario, quedando fuera de su ámbito de aplicación las relaciones privadas que el consignatario suscriba con otros operadores, entre los que se incluye, evidentemente, el eventual contrato de consignación que pueda suscribir con el naviero⁷⁸. Por último, respecto del objeto, apuntar que como bien dice la denominación de la normativa, con su promulgación se desarrolla la obligación de consignar los buques, pero ninguna referencia se contiene a la misma en el objeto del Reglamento⁷⁹. En el artículo 2, se ocupa de definir al consignatario de buques como “la persona natural o jurídica que se ocupa, por cuenta del armador o del naviero, en cuyo nombre y representación actúa, de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto”. Se trata de una conceptualización que, como ya comentamos y así lo reconoce el propio Reglamento en su preámbulo, incluye los elementos esenciales de las definiciones ofrecidas por la LNM y el TRLPEMM. Las únicas diferencias son, respecto a la regulación privada, que el Reglamento concreta que el consignatario puede ser tanto una persona física como jurídica, lo cual no se matiza en la LNM. Y, a diferencia del TRLPEMM, el Reglamento señala cuales son las gestiones que se encomiendan al consignatario. De hecho, la norma ha sido crítica por la similitud del concepto que ofrece respecto al de la LNM, pues son casi idénticos, entendiéndose a criterio del Consejo de Estado que hubiese resultado más adecuado efectuar una remisión a dicha ley, pues existen tres conceptos ligeramente distintos que definen al consignatario, ligeros matices que pueden conllevar problemas de interpretación en la práctica marítima⁸⁰. Los artículos 3 y 4 del Reglamento tratan de la obligación de consignación de buques, que constituye

⁷⁸ LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *Nuevo Reglamento de Consignación de Buques*, op. cit., pp. 3

⁷⁹ LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad*, op., cit., pp. 71.

⁸⁰ LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *Nuevo Reglamento de Consignación de Buques*, op. cit., pp. 4

uno de los pilares del desarrollo reglamentario de la normativa y que trae causa del art. 10.2 LNM que impone a todo buque extranjero, a excepción de las embarcaciones de recreo, la necesidad de contar con un consignatario de buques en puertos nacionales, deber que puede extenderse a los buques nacionales si así se prevé reglamentariamente y que se ha hecho efectiva mediante la promulgación del Reglamento. Respecto a los buques extranjeros, reitera el Reglamento en el artículo 4 lo ya previsto por la LNM, es decir, la necesidad de contar con un consignatario externo a su organización como requisito imprescindible para hacer escala en un puerto español. El hecho de prever el deber de consignación de forma idéntica a la legislación mercantil ha suscitado evidentes críticas desde el Consejo de Estado, al entender que hubiese resultado más acertado efectuar una remisión al régimen de la LNM en términos de técnica legislativa⁸¹. La novedad que trae consigo la promulgación del Reglamento respecto a la obligación de consignación, se encuentra ubicada en el artículo 3 cuyo contenido se encarga de extender dicho deber a los buques abanderados en España que hagan escala en un puerto español, a excepción de las embarcaciones de recreo. No obstante, cabe destacar como señala el precepto que dicha obligación resulta operativa para todos aquellos buques respecto de los cuales el armador o naviero no cuente con un colaborador interno que pueda asumir las funciones de representante de éste en las operaciones de gestión frente a la Administración Marítima. De lo descrito resulta, entonces, que respecto aquellos buques nacionales que cuenten con una consignación interna, aunque no se mencione expresamente en el texto, no aplicaría el deber de consignación.

Tratados estos primeros artículos, ubicados en el Capítulo I del texto legal relativos a las disposiciones generales, nos adentramos ahora en el análisis del Capítulo II en que se disciplina la relación del consignatario con la Administración Marítima, así como con las entidades gestoras de los puertos. Primeramente, el artículo 5 hace referencia a la necesaria diligencia que el consignatario debe observar en lo relativo al cumplimiento de sus obligaciones, tanto aquellas impuestas por la normativa portuaria como las demás que le resulten exigibles por su naturaleza en sus relaciones con la Administración Marítima y que las comunicaciones con la Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, deberán realizarse estrictamente a través de medios electrónicos. En relación a este precepto, resulta necesario detenerse en varios aspectos. Ciertamente el consignatario, como profesional,

⁸¹ LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *Nuevo Reglamento de Consignación de Buques*, op. cit., pp. 8.

debe observar cierta diligencia en el desempeño de su profesión, pero nada dice el precepto cual es el umbral o nivel de diligencia que resulta exigible. Por ello, al no resultar de la interpretación literal del precepto, un incremento del nivel de diligencia que debe observar todo empresario en el desempeño de su profesión, entendemos que el consignatario debe observar el estándar de diligencia de un ordenado empresario. Por otro lado, no se especifica respecto a que obligaciones debe apreciarse la diligencia del consignatario en cuanto a su cumplimiento. El texto legal se refiere de forma genérica a la normativa, al utilizar los términos “regulación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y “los demás requisitos exigidos a los mismos”. Ello comporta que pueda entenderse, respecto a la primera remisión genérica, que engloba tanto el TRLPEMM como el resto de la normativa sectorial, con especial atención a los Pliegos de Condiciones Particulares del Servicio de Consignación. En cuanto a la segunda remisión, se trata de un cajón de sastre en el que tendrían cabida todas aquellas otras exigencias requeridas al agente consignatario. Es, por tanto, un listado *numerus apertus*. Quizás el objetivo perseguido por el legislador mediante la ausencia de mención específica sea evitar omisiones innecesarias a la vista de la regulación disgregada del consignatario entre diversos textos legales. Tan solo apuntar, a fin de evitar confusiones, que en esta lista abierta tan solo tendrían cabida las obligaciones de naturaleza pública y que se hallan recogidas en la LNM, no así aquellas que se circunscriben a la esfera privada⁸². El artículo 6 del Reglamento incorpora una novedad de entidad, como es la posibilidad de sustitución o cesión de la consignación del buque, con independencia de cuál sea la causa que la motive y que tiene su fundamento en el art. 259.4 TRLPEMM, que hasta el momento tan solo preveía la posibilidad de la renuncia unilateral por parte del consignatario. Para que la sustitución o cesión surta efectos, requiere el precepto la efectiva comunicación de esta circunstancia por el consignatario saliente a las Autoridades Marítimas y Portuarias por el medio pertinente, así como satisfacer las deudas que resten pendientes para con la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima hasta el momento en que realiza la comunicación. El consignatario entrante, a su vez, debe comunicar la aceptación a los mismos organismos. En ambos casos, es decir, tanto para la renuncia como para la consiguiente entrada del nuevo consignatario, dicha comunicación debe efectuarse mediante el mecanismo de ventanilla única. El pronunciamiento del nuevo consignatario en sentido afirmativo es esencial, pues el apartado tercero del precepto condiciona la

⁸² LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *idem.*, pp. 5

eficacia del cambio a la comunicación de la aceptación que tendrá lugar, como resulta obvio, con posterioridad a la renuncia de su predecesor. Resulta de interés mencionar una cuestión respecto a este precepto. El Reglamento no resuelve claramente si, en aquellos casos en que la renuncia unilateral viene acompañada de un nuevo nombramiento, la necesidad de satisfacer las deudas pendientes se presenta como una condición para su eficacia, tanto para la renuncia como para la cesión. De la lectura del precepto, la interpretación que resulta es la existencia de una obligación de abonar las deudas pendientes, pero sin configurarla como un requisito para su eficacia. Sin embargo, el Reglamento supedita tanto la renuncia como la cesión al abono de dichas cantidades en base a dos razones: i) para la designación del nuevo consignatario se requiere tanto la comunicación de su aceptación, como la renuncia del anterior; ii) siguiendo la sugerencia del Consejo de Estado, se modificó el texto inicial del Reglamento, unificando así el momento en que la cesión del consignatario surte efectos tanto en el TRLPEMM como en el Reglamento. Por tanto, aunque la interpretación literal del texto pueda dar lugar a confusión, debe entenderse que el abono de las cantidades debidas opera como una condición de eficacia de la sustitución o cesión, pues hasta que el consignatario saliente no realice el pago de las deudas pendientes, su renuncia no surtirá efecto alguno⁸³.

Continuando y sin que suponga una novedad respecto al TRLPEMM, el Reglamento prevé en el artículo 7 los requisitos que debe observar el consignatario para ejercer su actividad. Así, establece que deberá cumplir con las condiciones exigidas por la Autoridad Portuaria en cuestión, así como prestar atención continua al buque y relacionarse de forma continuada con las Autoridades Marítimas y Portuarias. Precisar que las condiciones a observar por el consignatario se encuentran recogidas en los pliegos de condiciones del servicio y en el título habilitante. Por tanto, a modo de ejemplo, si el consignatario quiere ejercer su actividad en el Puerto de Tarragona, deberá acudir a los pliegos de condiciones particulares establecido por la Autoridad Portuaria de Tarragona y respetar las allí establecidas a efectos de poder ejercer su actividad.

Debe destacarse a continuación la creación por el Reglamento de un Registro de Consignatarios (en adelante el Registro) con grandes connotaciones en el mercado, pues supone un avance en la transparencia del negocio marítimo. Hasta el momento de su promulgación, tan solo existía un registro que engloba todas aquellas entidades que prestan servicios portuarios, sin que tuviesen cabida los servicios comerciales, entre los

⁸³ LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *idem.*, pp. 8

que se encuadra la consignación. Esta ausencia se venía supliendo en la práctica mediante listados en las páginas web de las Autoridades Portuarias de cada territorio en que se identificaba aquellas empresas consignatarias habilitadas para prestar los servicios de consignación en ese espacio geográfico⁸⁴. Así, su régimen se encuentra previsto en el art. 8 del Reglamento según el cual, el Registro cumple una doble finalidad. Por un lado, facilitar el conocimiento por los armadores y navieros de aquellas empresas dedicadas a la consignación y, por ende, el acceso a sus servicios. Por otro lado, controlar el cumplimiento por las empresas consignatarias de aquellos requisitos que les sean exigibles de conformidad con la normativa aplicable. Más allá de estas finalidades expresamente reconocidas, el Registro puede también contribuir a generar ápices de confianza jurídica para los consignatarios en aquellos supuestos en que la autorización haya sido obtenida por silencio administrativo positivo, pues la inscripción actúa como mecanismo de confirmación inmediata para el interesado del cumplimiento de todos aquellos requisitos legales exigibles. En cuanto a su naturaleza, se trata de un Registro de carácter público, administrativo, telemático e informativo pues se constituye como una base de datos informatizada a la que pueden acceder los usuarios a través del sitio web del Ministerio de Fomento, a quien le compete su gestión mientras que la condición de responsable del Registro es asumida por el Director General de la Marina Mercante. En cuanto a la inscripción señalar que como se desprende del tenor literal del apartado cuarto, la misma será facultativa debiéndose solicitar a instancias del consignatario haciendo uso del formulario establecido a tal efecto en el portal web del Ministerio de Fomento. La autoridad competente para practicar la inscripción es la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, quien habrá de resolver en el plazo de dos meses a contar desde la solicitud. Para el caso de que se aprecie un defecto subsanable, se prevé la concesión al interesado de un plazo de diez días para que proceda a su subsanación, aportando la información o documentación preceptiva y, una vez practicada la inscripción, se le informará de la misma en el plazo máximo de diez días vía correo electrónico. Apuntar, además, que la resolución denegatoria de la inscripción es susceptible de recurso, pues contra la misma el interesado podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante por los cauces del procedimiento administrativo ordinario. También respecto a las inscripciones, apuntar que cualquier incorporación de una nueva empresa

⁸⁴ LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *idem.*, pp. 9

consignataria debe ser comunicada por el encargado del Registro a las entidades gestoras del puerto de que se trate, salvo para el caso de puertos de interés general cuya titularidad sea estatal respecto de los cuales la comunicación se realizará a través del Organismo Público Puertos del Estado. Como contrapartida, las Autoridades Portuarias y las entidades gestoras de los puertos deberán poner en conocimiento del Registro la pérdida de vigencia de las autorizaciones concedidas a los consignatarios. Respecto a estos últimos, establece el precepto una obligación de actualización de la información, aunque sin precisar si se refiere a la pérdida de vigencia de la autorización o bien a aquella que deviene preceptiva para la inscripción en el Registro. Del tenor literal del precepto, resulta más obvio entender que se refiere a la primera cuestión, pero ello no quita que sería del todo lógico que englobase ambas informaciones⁸⁵. El último apartado del artículo prevé un listado de causas cuya concurrencia comportan la baja en el Registro y que son las siguientes: (i) la pérdida de todas aquellas autorizaciones concedidas por la Autoridad Portuaria para prestar sus servicios; ii) el consignatario cese en su actividad; iii) el consignatario haya sido inhabilitado legalmente para ejercer su profesión.

Por último, encontramos los artículos 9 y 10 que se encargan de imponer al consignatario, respectivamente, la obligación de disponer de aquellos recursos y medios que disponga la Autoridad Portuaria del puerto en cuestión para poder prestar los servicios comerciales de consignación; y la obligación de asegurar el cumplimiento de todas las reglas y formalidades establecidas en materia de estadía de los buques en puerto, ya estén determinadas por los Capitanes Marítimos, las Autoridades Portuarias o demás Administraciones públicas que ejerzan sus funciones y control en los puertos.

6. Las obligaciones del agente consignatario en materia de tráfico marítimo y tributario-portuarias

Como se ha podido observar en el capítulo tratado con anterioridad, el agente consignatario de buques posee dos vertientes regulatorias, pues son varios los textos legales que se refieren a la institución, tanto desde el ámbito del Derecho público como del Derecho privado. Ello, a su vez, se traduce en la existencia de obligaciones de doble naturaleza que deben ser asumidas por el consignatario. Por un lado, las obligaciones de índole privado que se ciñen al ámbito del tráfico marítimo y, por otro lado, también asume obligaciones de naturaleza pública circunscritas al Derecho Marítimo Administrativo, al

⁸⁵ LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad*, op., cit., pp. 78

ser el sujeto obligado ante la Administración Portuaria del pago de determinadas tasas portuarias, tal y como se expondrá seguidamente.

En el ordenamiento jurídico español encontramos regulada la materia portuaria, en esencia, en el TRLPEMM. El art. 161 TRLPEMM regula las tasas portuarias, cuyo hecho imponible viene referido a la utilización privatista o al aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como a la prestación del servicio de señalización marítima. Mediante la ejecución de la actividad de consignación, el consignatario de buques hace un uso específico de la plaza portuaria que se incardina en la esfera de la actividad empresarial o profesional que desempeña el principal al que representa, desplegando todas aquellas actividades técnicas, administrativas y comerciales necesarias para agilizar el despacho del buque. Por tanto, queda claro que con la ejecución de dicha actividad se realiza el hecho imponible y, por ende, nace la obligación tributaria de satisfacer las tasas portuarias, constituyendo el sujeto pasivo de dicha obligación el agente consignatario por mor del art. 259.2 TRLPEMM. La legislación portuaria contiene una clasificación de las tasas portuarias diferenciando entre tasa de ocupación, tasa de actividad, tasa de utilización y tasas de ayudas a la navegación. El TRLPEMM define la tasa de ocupación como aquella que encuentra su origen en la explotación del dominio público portuario con fines privatistas. Respecto a esta, se prevén en el art. 169 aquellos sujetos que quedan exentos de su abono, a pesar de realizar esta utilización privatista, entre los que no se halla el consignatario de buques, resultando así la necesidad de abonarla por éste cada vez que el buque consignado practica escala en puerto. Seguidamente, encontramos la tasa de actividad la cual hace referencia a la ejecución de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario entre los que se encuentra, como hemos mencionado con anterioridad, la actividad de consignación de buques. A pesar de ello, debe precisarse que el art. 170 TRLPEMM prevé un listado de sujetos que están exentos del abono de la referida tasa entre los que se encuentra el agente consignatario de buques. Por tanto, en todos aquellos supuestos en los cuales preste sus servicios de consignación sin ocupar para ello el dominio público portuario, no se verá obligado a satisfacer a la Administración Portuaria la tasa de actividad. En lo relativo a las tasas de utilización y de ayuda a la navegación, referidas a la utilización especial de las infraestructuras portuarias y a la prestación del servicio de señalización marítima, respectivamente, tan solo resulta de interés destacar el listado de sujetos exentos del abono de dichas tasas, previsto en el art. 171 TRLPEMM, entre los que no se hace referencia al consignatario de buques por lo que, en consecuencia, en

ningún caso estará exento el agente de su abono cuando ejerza la actividad de consignación en puerto.

Ahondando en el estudio de las tasas de utilización, destacar la categorización de las mismas incluida en el art. 193 TRLPEMM en que se especifica cuáles son aquellas tasas concretas cuyo abono resultara exigible por la Autoridad Portuaria, a saber: tasa del buque (T-1), tasa del pasaje (T-2), tasa de la mercancía (T-3), tasa de la pesca fresca (T-4), tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5), tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). La tasa T-1, regulada en el art. 194 TRLPEMM, grava la utilización por los buques de las aguas de la zona del puerto, así como de las infraestructuras portuarias necesarias para acceder al puesto de amarre o fondeadero asignado y su estancia en estos. El art. 195 TRLPEMM, a la hora de enumerar a los sujetos pasivos de la tasa, incluye como contribuyente en calidad de sujeto pasivo sustituto al consignatario del buque, por lo que deberá abonarla a la Autoridad Portuaria en aquellos supuestos en que el buque se encuentre consignado y éste acceda a las zonas de servicio del puerto y sus infraestructuras. Seguidamente, constituye el hecho imponible de la tasa T-2 la utilización de infraestructuras portuarias por los pasajeros, sus pertenencias y sus vehículos que se embarquen y desembarquen en régimen de pasaje, prevista en el art. 205 TRLPEMM. El precepto contiguo recoge como sujeto pasivo sustituto al consignatario del buque. En consecuencia, cuando el buque se encuentre consignado y éste haga uso de las instalaciones portuarias con fines de pasaje, el consignatario de buques deberá abonar dicha tasa a la Autoridad Portuaria. La T-3, de conformidad con el art. 211 TRLPEMM, grava la utilización por la carga y sus elementos de transporte de ciertas instalaciones portuarias, tales como las de atraque, zonas de manipulación de carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación viarios y ferroviarios. En el listado de sujetos pasivos sustitutivos previsto en el art. 212 TRLPEMM, se encuentra reflejado el consignatario de buques por lo que deberá satisfacer la tasa en todos aquellos supuestos en que las mercancías del buque consignado, así como sus elementos de transporte hagan uso del espacio de dominio público portuario. Respecto a la T-4, no es preciso apuntar referencia alguna pues no menciona al consignatario de buques entre los sujetos pasivos de la tasa.

En cambio, resulta de interés la T-5 que, como establece el art. 223 TRLPEMM, grava el uso por las embarcaciones deportivas o de recreo de las instalaciones portuarias. Recordar en este punto que, tanto el art. 10 LNM respecto a los buques extranjeros, como el art. 3 del Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, en cuanto a los buques nacionales, exceptúan a los buques de recreo de la obligación de consignación. Sin embargo, que los

excluya no quiere decir que lo prohíba por lo que, ante tales buques, la consignación de este depende en última instancia de la voluntad del armador o naviero. Por ende, y en el caso que el empresario marítimo decida contratar los servicios de consignación, deberá el consignatario abonar dicha tasa a la Autoridad Portuaria cuando el buque entre en el espacio marítimo portuario, pues el art. 224 TRLPEMM se refiere al agente como sujeto pasivo contribuyente, obligado con carácter solidario a su abono. Finalmente, la T-6 grava la utilización por las mercancías y sus elementos de transporte de las zonas de tránsito en base a la temporalidad, es decir, cuando dicho uso se efectúe por un periodo superior a 4 horas, estableciendo como obligado al pago de la tasa, en calidad de sujeto pasivo, al consignatario de buques. Por tanto, cuando la mercancía consignada haga uso de las zonas de tránsito del puerto, deberá el agente abonar la tasa a la Autoridad Portuaria, todo ello de conformidad con los arts. 231 y 232 TRLPEMM. Finalmente, el TRLPEMM prevé una serie de requisitos exigibles a toda persona, física o jurídica, que quiera prestar en los puertos de interés general los servicios de consignación. La legislación portuaria, configura la consignación de buques como un servicio comercial realizable en el espacio portuario, pues consiste en una actividad de prestación de naturaleza comercial que, a pesar de no poder calificarse como servicio portuario, está vinculada a la actividad portuaria (art. 138 TRLPEMM). La consecuencia directa de su clasificación como servicio comercial, que deberá prestarse en régimen de concurrencia, es la preceptiva obtención de autorización administrativa siendo competente la autoridad portuaria para su emisión, así como la necesidad de ajustar dichos servicios a las condiciones particulares aprobadas por las autoridades portuarias y el resto de textos legales que resulten de aplicación (art. 139 TRLPEMM)⁸⁶.

En lo relativo a las obligaciones tráfico-marítimas, debe partirse de la premisa que no existe en el ordenamiento jurídico español cuerpo normativo alguno en que se haga referencia específica al contenido material y jurídico de las obligaciones del consignatario. No obstante, autores de la doctrina científica han establecido una suerte de clasificación tripartita de las gestiones encomendadas al consignatario de buques, en base a la LNM y en la normativa de los contratos de comisión y agencia a la que ésta se remite. En este sentido, un primer grupo de obligaciones lo constituye el relativo a las gestiones de despacho, aprovisionamiento y pertrechos del buque en que se integran todas aquellas actuaciones materiales y jurídicas necesarias que el agente consignatario deba ejecutar,

⁸⁶ PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 319.

por cuenta de su principal, para el despacho y las demás atenciones requeridas por el buque durante su estancia en puerto. En esta categoría deben entenderse comprendidos actos de naturaleza administrativa y comercial, por lo que recae sobre el consignatario de buques la obligación de llevar a cabo diversidad de tareas, tales como la contratación de servicios portuarios, el aprovisionamiento del buque y su tripulación o el despacho administrativo del buque. El segundo bloque de obligaciones hace referencia a la ejecución de las fases terrestres del contrato de transporte marítimo. En él deben entenderse incluidas todas aquellas gestiones relacionadas con la contratación y/o supervisión de operaciones relacionadas con la carga (almacenaje, carga, descarga), así como la contratación y consiguiente supervisión de servicios de transporte complementarios al marítimo, incluida la gestión documental (emisión, firma y entrega de la documentación del transporte). Por último, la tercera categoría de obligaciones hace referencia a la promoción por el consignatario de los servicios de transporte. En este sentido, se le puede encomendar la realización de operaciones comerciales relacionadas con la contratación de las mercancías, si se trata de una consignación estable. Asimismo, debe proteger los intereses de su principal en puerto por lo que, en ocasiones, deberá asumir por cuenta de su principal, la búsqueda de cargas y fletes con anterioridad a la llegada del buque⁸⁷.

Por otro lado, es necesario destacar el esfuerzo legislativo llevado a cabo por el derecho de los formularios, pues en ellos se ha recogido específicamente aquellas obligaciones que debe cumplir todo consignatario de buques. De forma sintética, las obligaciones genéricas recogidas en los condicionados generales son: i) el agente debe desplegar su mayor diligencia y esfuerzos en la ejecución de las instrucciones encomendadas por su principal, en cuya representación actúa; ii) los encargados recibidos por el armador se caracterizan por ser personalísimos, es decir, el consignatario debe desempeñarlos personalmente, si bien puede contar con la colaboración de sub-agentes, estibadores u operadores de terminal; iii) en la prestación de sus servicios, el consignatario debe observar el cumplimiento de la normativa marítima, así como la legislación del Estado en que opera⁸⁸. Por su parte, FONASBA, prevé un listado más extenso de las obligaciones que debe observar el consignatario de buques en la ejecución

⁸⁷ PULIDO BEGINÉS, *idem.*, pp. 316-317.

⁸⁸ FERNANDEZ GUERRA, *El contrato de consignación de buques*, *op. cit.*, pp. 305-306.

de su actividad laboral, a saber: i) deberá asegurar el estacionamiento del buque consignado tanto dentro de la zona del puerto como fuera del mismo, así como organizar y contratar los servicios técnico-náuticos de piloto y remolcador; ii) proporcionar a las autoridades locales de inmigración del puerto, toda aquella información relativa a la tripulación y los pasajeros; iii) corroborar que la documentación del buque cumple con las regulaciones internacionales con carácter previo a la inspección de aduanas; iv) poner en conocimiento de Aduanas la llegada del buque al puerto, así como informar del contenido de la carga; v) encargarse de la logística relativa a las provisiones y combustible del buque; vi) mantener comunicaciones con las Empresas Estibadores en el puerto, a fin de proporcionarles la información necesaria sobre la carga que, con posterioridad, deberán manipular; vii) ejercer de intermediario entre los estibadores y operadores de terminales en lo relativo a la manipulación segura de los contenedores, carga seca y líquidos a granel, y asegurarse que el capitán del barco es conocedor de los requisitos de estiba de las mercancías; viii) deberá ejecutar operaciones de gestión y organización, como cambios en la tripulación o recoger toda la documentación asociada con movimientos inmigratorios; ix) deberá pagar a la tripulación; x) deberá encargarse de los servicios de manipulación del buque, entendiéndose incluidos tanto su reparación como su mantenimiento⁸⁹.

7. El agente consignatario en el ámbito de los emplazamientos procesales de sus principales: La responsabilidad del consignatario de buques

Cuando hablamos del agente consignatario no podemos dejar de lado el análisis de su responsabilidad, pues se trata del aspecto más relevante y, a la vez, controvertido, de su régimen jurídico. En efecto, en el ejercicio de la actividad de consignación aparecen una diversidad de supuestos de responsabilidad del consignatario, tanto en relación con su principal como frente a terceros, los cuales han suscitado un arduo debate en la doctrina jurisprudencial no siendo capaz de adoptar una solución unánime⁹⁰. En este sentido, se tuvo que esperar hasta la promulgación de la LNM que, de forma taxativa, estableció un régimen de responsabilidad del consignatario unificado, poniendo fin al vacío legal existente que abocaba a los profesionales del sector a la inseguridad jurídica. No debe olvidarse, además, que el consignatario también resulta responsable desde la perspectiva

⁸⁹ FONASBA, “Ship agents & Brokers”. Disponible en (<https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers>, última data de consulta 2 de abril de 2021.

⁹⁰ CAMPUZANO, *La responsabilidad del consignatario frente a terceros...*, op. cit., pp. 6

de la legislación administrativa, como garante solidario del naviero o propietario del buque, en relación al pago de las tasas originadas por los servicios portuarios.

Sin embargo, tal responsabilidad no suscita una problemática trascendente, por lo que resulta de mayor interés al objeto del presente estudio centrar el núcleo de análisis en la responsabilidad del consignatario en la legislación mercantil. Pues bien, entre el consignatario y su principal existe un vínculo contractual que se traduce en una relación de representación. En el ámbito de esta relación interna, como cualquier otro contratante, el consignatario puede resultar responsable frente al armador o naviero a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones que asume como consecuencia del contrato de consignación⁹¹. El alcance de su responsabilidad contractual dependerá de la extensión de su mandato, según actúe como un comisionista o agente. Por tanto, y a sabiendas que el consignatario asume el deber de prestar sus servicios de consignación con la diligencia y pericia debida, atendiendo el negocio como si fuera propio, será responsable de los daños y perjuicios originados por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, en caso de existir dolo o culpa. En efecto, estamos ante un supuesto de responsabilidad subjetiva, pues se fundamenta en la concurrencia de culpa propia o de sus dependientes, tanto si se trata de una consignación esporádica (arts. 252, 253 y 255 CCom) como ante una consignación estable (art. 9 LCA)⁹². Sin embargo, la tradicional controversia en términos de responsabilidad entre los sectores de la doctrina y la jurisprudencia aparece cuando en cumplimiento de las funciones que puede desempeñar el consignatario en la ejecución del contrato de transporte marítimo se causan daños a las mercancías transportadas, discutiéndose su posible responsabilidad frente a los terceros en cuanto representante de su principal⁹³.

En el derecho anterior a la LNM fue ésta una cuestión muy controvertida, que propició criterios muy dispares. Se planteaba la duda de si, ante los perjuicios causados a las mercancías, debía prevalecer el interés del titular del derecho de resarcimiento y, por ende, sostener la responsabilidad personal del consignatario del buque, a efectos de contar así con un responsable próximo y con solvencia, contra el que poder ejercer su reclamación. O, por el contrario, debía atenderse al interés del consignatario pudiendo reputarse tan solo responsable ante su principal, pues no es parte en el contrato de transporte del que, consecuentemente, resulta ajeno por lo que el daño debería imputarse,

⁹¹ OTERO LASTRES, *La responsabilidad del consignatario de buques...*, op., cit., pp. 564.

⁹² PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho...*, op., cit., pp. 322.

⁹³ CAMPUZANO, *El consignatario de buques*, op., cit., pp. 514.

de acuerdo con la lógica del mercado, al causante del mismo, circunstancia que concurre en el empresario marítimo y no en el consignatario, pues es su colaborador y merece la consideración de tercero respecto al contrato de transporte⁹⁴. La determinación de esta cuestión, en atención a la deficiente regulación existente, propició la defensa de dos teorías distintas. Por un lado, desde la doctrina se mantuvo la tesis del consignatario-comisionista tan solo responsable ante el comitente. Esta teoría encontraba su fundamento en la consideración del consignatario, desde una perspectiva jurídica, como un colaborador independiente del naviero a quien prestaba sus servicios profesionales. Por tanto, limitándose el consignatario a suscribir el contrato de transporte marítimo en nombre de su principal, no tiene cabida la acción directa de los terceros destinatarios contra él, aún más teniendo en cuenta que su actuación se integra en el ámbito de la comisión mercantil, donde la regla general es la ausencia de responsabilidad del comisionista frente a los terceros con quien contrata, en interés de su principal⁹⁵. Esta corriente fue también mantenida por los órganos judiciales, encontrando mayor acogida en el seno de las Audiencias Provinciales. En cambio, no fue la línea por la que se decantó el Tribunal Supremo, si bien en ocasiones también se pronunció en este sentido⁹⁶. Por otro lado, existían las teorías que defendían la responsabilidad del consignatario frente a terceros, mantenidas en su inmensa mayoría por los Tribunales. Los juzgadores, por tanto, se apartaban de las tesis doctrinales que justificaban la no asunción de responsabilidad del consignatario por su condición de comisionista o agente del naviero. Varias resoluciones judiciales se dictaron en este sentido dando prioridad, por tanto, al interés del titular del resarcimiento por la facilidad que confería en la práctica, en términos de reclamación, contar con un responsable próximo con solvencia cuyo domicilio radicaba en el mismo territorio que el perjudicado por el daño, evitando así tener que exigir el resarcimiento del daño a un porteador marítimo cuya identificación resultaría más compleja, aún más en aquellas situaciones en que se tratase de un extranjero⁹⁷. Con ello, se creó por los Tribunales una tendencia práctica de atribución de responsabilidad al consignatario por la actuación del porteador marítimo, convirtiéndose en la regla general en cuanto a las averías o pérdidas de la carga transportada por el buque consignado, siendo

⁹⁴ Sentencia núm. 927/2007 de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, constituida en Pleno (ponente: Xiol Rius) de 26 de noviembre, RJ 2008/27, ID CENDOJ: 28079110012007101241.

⁹⁵ CAMPUZANO, *El consignatario de buques*, op., cit., pp. 516.

⁹⁶ En este sentido, resulta destacable la Sentencia núm. 266/2006 de la Sección 1ª de la Sala 1ª del Tribunal Supremo (ponente: Ferrándiz Gabriel) de 22 de marzo, RJ 2006/2315, ID CENDOJ: 28079110012006100367.

⁹⁷ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 36.

así el agente responsable ante el destinatario o los cargadores. En esencia, el Tribunal Supremo justificó en diversas sentencias la responsabilidad del consignatario en base a cuatro fundamentos jurídicos. En primer lugar, la tesis de la subrogación. Fue tan solo mantenida en las Sentencias de 24 de junio de 1904 y de 3 de mayo de 1924 según las cuales, desde el momento en que el consignatario recibe las mercancías para su entrega al receptor, sustituye al capitán asumiendo todas sus obligaciones y responsabilidad. Sendas sentencias se dictaron en supuestos en los cuales el consignatario entregó las mercancías a persona distinta del titular de los conocimientos de embarque, por lo que su legítimo tenedor reclamó la pertinente indemnización. En ambos casos, el Tribunal Supremo dictaminó la existencia de responsabilidad contractual del consignatario puesto que asume las obligaciones del capitán en cuanto a la entrega de la carga, en virtud del mecanismo de representación. En segundo lugar, la tesis de la comisión (art. 246 CCom) reflejada en las sentencias de 8 de octubre de 1966; núm. 261/1977, de 25 de junio de 1977 y núm. 513/2009, 29 de junio de 2009. Conforme a esta corriente, debía entenderse responsable al consignatario en aquellos supuestos en que actuaba en nombre propio, es decir, cuando contrataba sin expresar que lo hacía por cuenta del naviero, quedando obligado directamente como si el negocio le fuere propio, con exclusión de la responsabilidad del comitente. En tercer lugar, la tesis del contrato de depósito mantenida por el Tribunal Supremo en las sentencias núm. 261/1977, de 25 de junio de 1977 y núm. 839/1995, de 2 de octubre de 1995. Esta corriente, disgregaba el régimen jurídico del contrato de transporte en uno de transporte y otro de depósito, haciendo responsable al consignatario de la custodia y recepción características del contrato de depósito, en supuestos de siniestros producidos con posterioridad a la finalización del contrato de transporte marítimo. Por último, la tesis del art. 586 CCom. El núcleo de esta teoría consistía en identificar al consignatario con el naviero, a efectos de hacerle responsable de los daños o pérdidas causados en las mercancías, frente a los cargadores o destinatarios de la carga, por lo que constituía una nueva vía consolidada por la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo a fin de responsabilizar al agente consignatario de las averías o pérdidas de las mercancías, por lo que se le imputaban las consecuencias de los actos realizados por el naviero, teoría presente en las sentencias del Tribunal Supremo de 2 de noviembre de 1983; núm. 89/1986, de 14 de febrero de 1986; núm. 756/1988, de 18 de octubre de 1988; núm. 1040/1993, de 10 de noviembre de 1993; núm. 983/1996, de 23 de noviembre de 1996, entre otras. Sin embargo, el Alto Tribunal en la Sentencia núm. 266/2006, de 22 de marzo de 2006, de forma contradictoria, se apartó del criterio hasta

ahora mantenido estableciendo que la interpretación de las normas sobre responsabilidad, de acuerdo con la lógica del mercado, debe llevar a situar al consignatario fuera del ámbito del art. 586.2 CCom por lo que su responsabilidad ante los cargadores o destinatarios de la carga, debe ajustarse a las reglas de responsabilidad del contrato de comisión o agencia, aplicando así la teoría seguida mayoritariamente por las corrientes doctrinales científicas. A pesar de ello, esta nueva interpretación tuvo escasa aplicación pues el Tribunal Supremo, en la sentencia núm. 927/2007 de 26 de noviembre de 2007, en atención a la reflexión jurisdiccional existente en torno a la materia y, sobre todo, por necesidades de seguridad jurídica, unificó el criterio jurisprudencial en cuanto a la responsabilidad del consignatario. En este sentido, a pesar de reconocer las objeciones doctrinales que podrían plantearse al criterio mantenido, declaró directa y principalmente responsable al consignatario frente al titular de la carga, en aplicación nuevamente de la tesis de identificación con el naviero. El argumento utilizado por el Alto Tribunal, criticado por la deficiente técnica jurídica, aunque legítimo, fue otorgar mayor protección a la mercancía dañada, por resultar más garantizada su reclamación ante el consignatario que frente al naviero⁹⁸. Con la promulgación de la LNM, el paradigma de la responsabilidad del consignatario experimenta cambios sustanciales. En efecto, el legislador decidió establecer un sistema tripartido de responsabilidad por daños a la mercancía en el art. 322 LNM, probablemente influido por la previa discusión jurisprudencial en la materia, marcado por las impresiones y ausencia de regulación en la normativa en vigor, así como por el dudoso criterio consolidado por el Tribunal Supremo de otorgar mayor protección al titular de la mercancía dañada, con base estrictamente en razones puramente materiales⁹⁹. En primer lugar, se hace referencia a la regla general conforme a la cual el consignatario no resulta responsable ante los destinatarios del transporte a efectos de indemnizar a los mismos por los daños o pérdidas de la carga o, incluso, por el retraso en su entrega¹⁰⁰. Ciertamente, éste constituye el criterio más correcto si atendemos a la configuración jurídica de la figura del consignatario pues le integra en la esfera de los comisionistas o de los agentes, al no hacerle responsable ante los destinatarios de la carga por tales vicisitudes, lo que resulta obvio en atención a la naturaleza de tales figuras jurídicas. Precisar, sin embargo, que la exención de

⁹⁸ BAENA BAENA, *idem.*, pp. 39.

⁹⁹ CAMPUZANO, *El consignatario de buques*, op., cit., pp. 522.

¹⁰⁰ Artículo 322.1 LNM: *El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.*

responsabilidad puede desaparecer cuando, junto con la consignación, el agente lleva a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza pues, en tal caso, a las obligaciones legales de la consignación deben añadirse las derivadas de las funciones complementarias¹⁰¹. En tal caso si como transitario contrata en nombre propio el transporte terrestre, aun cuando tan solo sea porteador contractual, responderá como porteador efectivo ante los cargadores, régimen que debe entenderse inaplicable a la fase marítima siempre que el consignatario identifique a su principal, interpretación que resulta preceptiva en el caso de que actúe como agente, no así si lo hace como comisionista. Además, puede llevar a cabo tareas de manipulación portuaria de la carga en cuyo caso resultarán de aplicación a la responsabilidad del consignatario las normas propias de esta actividad. Estas disposiciones, parten de la presunción de culpabilidad del agente salvo que pruebe que el daño, la pérdida o el retraso fue originado por causas fortuitas y que, se adoptaron todas las medidas razonables exigibles para paliar sus efectos. Por tanto, en este último supuesto se invierte la carga de la prueba debiendo probar el consignatario que la vicisitud no fue causada por su actuación negligente¹⁰². También con relación a la regla general, debe recordarse que el consignatario de buques está facultado para firmar los conocimientos de embarque por cuenta de su principal, debiendo hacer constar su nombre y dirección. En caso contrario, deberá el consignatario responder solidariamente del transporte con el armador o naviero, regla que también debe entenderse aplicable cuando dichos conocimientos de embarque se firman por cuenta del porteador fletador puesto que la LNM unifica los regímenes de responsabilidad aplicables, tanto al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque como al fletamento en todas sus modalidades¹⁰³. Se trata de una consecuencia directa de la disciplina de la responsabilidad indirecta, por la cual se atribuyen las responsabilidades del negocio al representante en todos aquellos casos que contrata por cuenta de éste, pero con ocultación de su identidad. Sin embargo, esta problemática tan solo podría plantearse en el supuesto de la consignación esporádica, es decir, cuando el consignatario actúa como comisionista, puesto que la representación indirecta es incompatible con el régimen

¹⁰¹ Artículo 324 LNM: *Cuando además de la consignación se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.*

¹⁰² Véase los artículos 329 a 338 LNM destinados a regular el contrato de manipulación portuaria.

¹⁰³ Artículo 321 LNM: *El consignatario podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquel. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.*

jurídico del contrato de agencia, habida cuenta que el agente actúa siempre en nombre de su principal¹⁰⁴. En segundo lugar, el consignatario debe responder ante el armador o naviero de todos aquellos daños causados por culpa propia¹⁰⁵. Estamos, por tanto, ante una regla de responsabilidad basada en la culpa aplicable a las relaciones internas entre el consignatario y su principal, como sabemos, regidas por las normas del contrato de comisión o agencia, caracterizados ambos por ser contratos *intuitu personae* basados en la reciproca confianza, con lo que resulta lógico que el consignatario deba responder ante su principal por los daños derivados de su actuación culposa¹⁰⁶. Sin embargo, precisar que en los contratos suscritos entre empresarios marítimos y agentes suele fijarse una limitación de tal responsabilidad, como puede observarse en la cláusula séptima de las SPAC de 2007, que establece como límite el de dos veces y medio la comisión de agencia pactada¹⁰⁷. Por último, la tercera regla de responsabilidad prevé que el consignatario, como representante del armador o naviero y a efectos de facilitar el ejercicio de los derechos por el perjudicado, debe recibir las reclamaciones y reservas por daños o pérdidas en las mercancías formuladas por el destinatario del transporte, asumiendo el compromiso de comunicarlas inmediatamente a su principal. Se precisa, además, que las reclamaciones y reservas puestas en conocimiento del consignatario, surtirán los mismos efectos que aquellas formuladas directamente ante el armador o naviero, reconociendo así la existencia del negocio representativo¹⁰⁸.

8. El sector de la consignación ante la pandemia COVID-19: Realidad económica

La pandemia COVID-19 ha repercutido de forma muy negativa tanto al comercio como al transporte marítimo y, en general, a toda la actividad de los puertos nacionales. El sector de la consignación ha sufrido, consecuentemente, un gran impacto a causa de la pandemia que ha paralizado la considerable evolución positiva experimentada por este sector de actividad, sin que se prevean expectativas de recuperación a corto plazo, sobre todo en lo relativo al número de escalas de buques. En España, las empresas de consignación han tenido que llevar a cabo una remodelación de su organización

¹⁰⁴ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 41-42.

¹⁰⁵ Cit., *supra*, en la nota 103.

¹⁰⁶ CAMPUZANO, *El consignatario de buques*, op., cit., pp. 524.

¹⁰⁷ BAENA BAENA, *La regulación del consignatario de buques...*, op. cit., pp. 42.

¹⁰⁸ Artículo 322.2 LNM: *No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.*

estructural a fin de adaptarse a los cambios sufridos por el COVID-19. La naturaleza propia de esta actividad conlleva actuaciones físicas y personales a fin de atender a los buques consignados y su tripulación, así como efectuar labores de coordinación y seguimiento de los servicios portuarios. A pesar de ello, y a causa de la significativa bajada de actividad, las empresas consignatarias se han visto obligadas a adoptar medidas de índole diversa a fin de poder seguir operando, viéndose abocadas a la necesidad de optar por el teletrabajo que, a pesar de parecer incompatible con el desarrollo normal de la consignación, ha podido implementarse con celeridad y eficacia por gran parte del sector¹⁰⁹.

Uno de los servicios profesionales más afectados por lo que a la actividad marítima se refiere ha sido el sector de los cruceros. De hecho, los efectos de esta incidencia negativa se han extendido directamente a la actividad de consignación, pues una de las principales razones de la decadencia experimentada en lo concerniente a las escalas sujetas a consignación ha sido la nula actividad de cruceros, unida a la disminución de rotaciones y servicios de ferry con las islas y el Magreb. Hay que apuntar que la situación es extremadamente preocupante en el caso español, tal y como queda plasmado en el Informe de la European Maritime Safety Agency (EMSA). Los datos resultantes del análisis señalan que el porcentaje medio de descenso, en cuanto al tráfico de buques, con exclusión de cruceros, experimentado por los países de la Unión Europea es del 10%. En el caso español, la caída alcanza el 33% siendo tan solo superados por Islandia, Croacia y Eslovenia. En cifras, dicho porcentaje haberse practicado 38.500 escalas menos de buques mercantiles y 2.000 de cruceros respecto de las efectivamente efectuadas en el año 2019. Ante la preocupante situación, desde ASECOB se ha instado al Gobierno Español a fin de contar con el apoyo del Estado ante la Comisión Europea para hacer extensiva la aplicación del Reglamento (UE) 2020/697 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352, con el objetivo de dotar de mayor flexibilidad a las Autoridades marítimas y portuarias gestoras de los puertos, en lo relativo al cobro de tasas por infraestructuras portuarias, en atención a las consecuencias económicas negativas propiciadas por la pandemia mundial. En conclusión, puede observarse que el sector de la consignación ha

¹⁰⁹ ASSOCIACIÓ D'AGENTS CONSIGNATARIS DE VAIXELLS DE BARCELONA. "Los consignatarios debemos ser mejor reconocidos y, si no es así, corremos el riesgo de desaparecer", noviembre de 2020. Disponible en (<http://consignatarios.com/es/noticias/150-los-consignatarios-debemos-ser-mejor-reconocidos-y-si-no-es-asi-corremos-el-riesgo-de-desaparecer>, última data de consulta 20 de abril de 2021).

sufrido un impacto muy negativo, pues no deja de ser una actividad de colaboración en el tráfico marítimo a pesar de su relevancia. Por tanto, mientras sigan existiendo restricciones y limitaciones de circulación, el sector de la consignación se verá abocado a una realidad económica y financiera compleja¹¹⁰.

9. Conclusiones

El mundo actual en el que vivimos ha cambiado drásticamente. El comercio, concretamente el marítimo, ha evolucionado a un ritmo frenético a causa, entre otras razones, de su internacionalización. Hemos superado la arcaica conceptualización del comercio como un mercado de oferta y demanda de bienes y servicios concentrado dentro de las fronteras nacionales, prevaleciendo cada vez en mayor medida las relaciones internacionales, mediante la exportación e importación de productos, sobre todo mediante el empleo de instrumentos digitales. Como hemos visto, el papel del consignatario de buques en el transporte internacional de mercancías es esencial, como resultado de la evolución tecnológica y el progreso técnico en la navegación que provocó la rotación acelerada de los buques e impuso la necesidad de minimizar estrepitosamente el período de estancia del buque en puerto. Ello comporta que el consignatario, como agente del comercio marítimo que es, deba tener capacidad de adaptación y reacción a los problemas que pueda confrontarse. De hecho, ahí reside la belleza de la profesión, puesto que no existe un patrón o proceso predeterminado, sino que el consignatario tiene un ámbito de actuación muy extenso y debe tener capacidad resolutoria, ajustando su actuación a cada caso concreto de consignación de un buque y, por ende, sometido a mucha presión. Pues el agente consignatario debe prever los tiempos de estancia del buque en puerto y tener conocimiento del momento preciso en que este atracará, a fin de poder ejecutar su actuación de la forma más efectiva y segura evitando que el buque demore pues, como es obvio, como mayor es el tiempo de estancia del buque en puerto mayores son las pérdidas económicas para el empresario principal. En definitiva, como se ha pretendido demostrar por el que se suscribe, se puede afirmar sin miedo a equivocación que constituye uno de los principales -por no decir el más importante- colaboradores terrestres del naviero.

A pesar de ello, siempre según el criterio del que suscribe, no ha existido hasta el momento una proporcionalidad entre la relevancia de la disciplina en la práctica marítima

¹¹⁰ ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES. “ASECOB solicita extender las ayudas económicas a los puertos por el impacto del COVID-19, octubre de 2020. Disponible en (<https://asecob.org/asecob-pide-extender-las-ayudas-covid-19-en-los-puertos-por-la-fuerte-caida-de-las-escalas/>), última data de consulta 20 de abril de 2021).

mercantil y los esfuerzos legislativos de los operadores jurídicos en lo que a dotar de un régimen jurídico adecuado a las especificidades de la figura se refiere. Recordemos que, en el ordenamiento jurídico español, si bien es cierto que el Código de Comercio mencionaba al consignatario en diversos preceptos, pero siempre en relación a otras figuras de la navegación detalladamente reguladas, tuvo que esperarse hasta la promulgación de la tan esperada Ley de Navegación Marítima para contar con un marco legal específico respecto de la institución. Si bien no pretendo quitarle méritos a la normativa, pues mediante su promulgación el legislador atendió a las preocupaciones expresadas por la doctrina científica y por el sector de la consignación en términos del régimen de responsabilidad, poniendo fin a la inseguridad jurídica provocada por la tradicional regulación de la codificación, son escasos los preceptos dedicados a regular las idiosincrasias propias de la institución. Tampoco se ha desarrollado en el derecho europeo e internacional cuerpo normativo alguno que ofrezca una regulación detallada y armonizada en la materia. Resulta curioso, de hecho, en atención a que es una figura expresamente reconocida en los ordenamientos jurídicos de otros países, tanto Estados Miembros de la Unión Europea como extracomunitarios, en atención al carácter transfronterizo del transporte. Pese a esta crítica, la aprobación del Reglamento sobre la obligación de consignación de buques devuelve esperanzas al sector de la consignación. Han sido numerosos los requerimientos hasta que, finalmente, se ha aprobado una normativa dedicada específicamente a regular la figura, en vista de poner fin a dificultades prácticas originadas por la deficiente regulación y los vacíos legales existentes que dificultaban la prestación del servicio, así como la gestión de incidentes acaecidos en puertos nacionales. Los avances legislativos en la materia están sufragando el que hasta ahora era, a mi parecer, un sin sentido legislativo. El consignatario es una figura contractual eminentemente privada y, a pesar de ello, se encuentra regulada con mayor precisión y detalle en la legislación administrativa como sujeto obligado al pago de tasas originadas por los servicios portuarios ante la Administración Portuaria. En conclusión, si bien las novedades legislativas en el sector de la consignación han servido para poner fin a las cuestiones más urgentes, sobre todo en términos de la tradicional discutida responsabilidad del consignatario frente a terceros por daños ante las mercancías, queda aún mucho camino por recorrer. Se echa en falta mayor concreción a la hora de regular a la institución, por cuestiones tales como la inexistencia de un listado *numerus clausus* de las obligaciones y funciones del consignatario, así como de otras cuestiones relativas a su régimen jurídico aspectos que, de hecho, si encontramos previstos en su regulación desde

la perspectiva jurídico-pública. Por último, y resulta obligatorio hablar de ello en atención a las consecuencias devastadoras que ha ocasionado y sigue haciéndolo, la actividad de la consignación de buques ha sido también víctima de la pandemia mundial COVID-19. El cierre de fronteras ha provocado un descenso notorio en el tránsito de buques en la mar y, ello correlativamente, de la prestación de servicios de consignación. Las empresas consignatarias se han visto obligadas a adaptarse a las dificultades laborales derivadas de las restricciones impuestas por el poder ejecutivo, viéndose abocadas al teletrabajo cuando es una actividad que requiere para su ejecución, prácticamente en su totalidad, la presencia física en puerto. La situación es adversa, pues España es uno de los países de la Unión Europea que ha experimentado un mayor descenso en cuanto al tráfico de buques, lo que se traduce en graves consecuencias económicas a nivel nacional. Hay que ver si, una vez superado el COVID-19, los resultados son tan alarmantes como aparentan ser, pues puede comportar la liquidación y disolución de un elevado porcentaje de empresas consignatarias a consecuencia de no poder hacer frente a tal insostenible situación.

Bibliografía.

Libros y artículos.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES (ASECOB). *ASECOB solicita extender las ayudas económicas a los puertos por el impacto del COVID-19*, octubre de 2020. Disponible a: <https://asecob.org/asecob-pide-extender-las-ayudas-covid-19-en-los-puertos-por-la-fuerte-caida-de-las-escalas/>.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES (ASECOB). *Finalidad de ASECOB*. Disponible a: <https://asecob.org/finalidad/>.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES (ASECOB). *Nosotros*. Disponible a: <https://asecob.org/nosotros/>.

ASSOCIACIÓ D'AGENTS CONSIGNATARIS DE VAIXELLS DE BARCELONA. *Bienvenidos*. Disponible a: <http://consignatarios.com/es/>.

ASSOCIACIÓ D'AGENTS CONSIGNATARIS DE VAIXELLS DE BARCELONA. *Los consignatarios debemos ser mejor reconocidos y, si no es así, corremos el riesgo de desaparecer*, noviembre de 2020. Disponible a: <http://consignatarios.com/es/noticias/150-los-consignatarios-debemos-ser-mejor-reconocidos-y-si-no-es-asi-corremos-el-riesgo-de-desaparecer>.

AAVV, “La nueva Ley de Navegación Marítima”, *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, n. 38, pp. 44-72.

BARBADILLO EYZAGUIRRE, “El contrato de consignación de buques”, en ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, *Los contratos sobre el buque en Derecho español. Análisis práctico*, Dykinson, 2018.

BAENA BAENA, “La regulación del consignatario de buques. Estudio de la Ley de Navegación Marítima y el Derecho de los formularios”, *Revista de Derecho del Transporte*, n. 20 (2017).

CAMPUZANO, “La responsabilidad del consignatario frente a terceros en el contrato de transporte marítimo. Comentario a la STS de 26 de noviembre de 2007”, *Revista de Derecho Patrimonial*, n. 22/2009 (2009).

CAMPUZANO, “El contrato de consignación de buques”, en EMPARANZA/OSANTE (dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, 2015, pp. 463-478.

CAMPUZANO, “El consignatario de buques”, en GARCÍA-PITA/QUINTÁNS-EIRAS/DE LA ROSA (dirs.), *El derecho marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters-Civitas, 2018, pp. 501-524.

ENCICLOPEDIA JURÍDICA. *Consignatario de carga*. Disponible en: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/consignatario-de-carga/consignatario-de-carga.htm>.

FÉRNANDEZ-GUERRA, “El contrato de consignación de buques”, en CAMPUZANO/SANJUAN (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2016, pp. 301-315.

FOLCH PUNTI, *Análisis de la figura del Agente Consignatario en la casuística y operativa de un buque Tramp en su escala en puerto*, UPC, Barcelona, 2016.

FONASBA, *Ship agents & Brokers*. Disponible en: <https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers>.

GABALDÓN GARCÍA, *Compendio de Derecho marítimo español*, Marcial Pons, Madrid, 2016.

GABALDÓN GARCÍA & RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006.

GARCÍA-PITA & DÍAZ DE LA ROSA, Armador y Consignatario, en CAMPUZANO/SANJUAN (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2016, pp. 158-167.

GUTIERREZ SOTO, *La figura del consignatario de buques*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2017.

HILL PRADOS, “El agente consignatario de buques y la problemática planteada ante la ausencia de una regulación específica aplicable”, en IGLESIAS PRADA (coord.), *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Civitas, 1996, pp. 3829-3874.

HILL PRADOS, “Regreso al pasado. La empresa consignataria de buques y el «eterno problema» de su responsabilidad”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n. 82 (2009), pp. 107-122.

LANGELAAN OSSET, *Revisión crítica de la responsabilidad del consignatario de buques: del Código de Comercio a la Ley de Navegación Marítima*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2019.

LÓPEZ-QUIROGA TEIJEIRO, *Nuevo Reglamento de Consignación de Buques*, abril 2019. Disponible en:

https://www.uria.com/documentos/circulares/1078/documento/8535/Nuevo_Reglamento_Consign_Buques.pdf.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Consulta pública sobre el proyecto de real decreto por el que se determinan las obligaciones de consignación de buques*, noviembre 2017.

Disponible en:

https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/consulta-publica-consignatarios.pdf.

OTERO LASTRES, “La responsabilidad del consignatario de buques desde la óptica de la apariencia”, en GARCÍA-PITA/QUINTÁNS-EIRAS/DÍAZ DE LA ROSA (coords.), *Estudios de derecho marítimo*, Aranzadi Thomson Reuters, 2012, pp. 557-570.

PULIDO BEGINÉS, *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, 2015.

ROMERO, “La Ley de Navegación Marítima, Ley 14/2014, una regulación definitiva para el mundo marítimo”, *Actuarios*, n. 37 (2015).

TRANSPORTE XXI, *Top 200 puertos de contenedores del mundo*, julio 2020. Disponible

en: <https://www.transporexxi.com/wp-content/uploads/2020/07/Transporte-XXI-SP-Top-Contenedores-2020-web.pdf>.

Índice de sentencias consultadas.

Sentencia del Tribunal Supremo, de 24 de junio de 1904.

Sentencia del Tribunal Supremo 70/1924, Sala 1ª, de 3 de mayo de 1924.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de 8 de octubre de 1966.

Sentencia del Tribunal Supremo 261/1977, Sala 1ª, de 25 de junio de 1977.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de 2 de noviembre de 1983.

Sentencia del Tribunal Supremo 89/1986, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 14 de febrero de 1986.

Sentencia del Tribunal Supremo, 756/1988, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 18 de octubre de 1988.

Sentencia del Tribunal Supremo 1040/1993, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 10 de noviembre de 1993.

Sentencia del Tribunal Supremo 839/1995, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 2 de octubre de 1995.

Sentencia del Tribunal Supremo 983/1996, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 23 de noviembre de 1996.

Sentencia del Tribunal Supremo, de 8 de febrero de 1999.

Sentencia del Tribunal Supremo 266/2000, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 22 de marzo de 2006.

Sentencia del Tribunal Supremo 927/2007, Sala 1ª, de 26 de noviembre de 2007.

Sentencia del Tribunal Supremo 513/2009, Sección 1ª de la Sala 1ª, de 29 de junio de 2009.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15ª, de 3 de julio de 1998.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, de 28 de junio de 2000.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón, de 12 de mayo de 2006.

Legislación.

Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.

Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia.

FONASBA Standard Liner Agency Agreement, julio de 1993.

FONASBA General Agency Agreement, julio de 1993.

FONASBA Sub-Agency Agreement, octubre de 1998.

FONASBA Standard Liner & General Agency Agreements, noviembre de 2001.

FONASBA Standard Port Agency Conditions, 2007

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

FONASBA BIMCO Agency Appointment Agreement, enero de 2017.

Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques.