EL CONTRATO DE AMARRE EN PUERTO DEPORTIVO.

DANIEL RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA

1.- Concepto. 2.- Naturaleza jurídica. 3.- Elementos personales. 4.- El contrato de amarre como contrato de adhesión. 5.- Obligación de vigilancia y consecuencias de su infracción. 6.- Restante contenido del contrato de amarre. Obligación de actuación diligente del usuario del amarre. 7.- Extinción.

1. CONCEPTO.

Si bien el amarre de buques es un fenómeno antiquísimo, lo cierto es que las controversias prácticas en torno al mismo, como figura contractual, se han manifestado en España especialmente en los últimos años, a partir de la década de los noventa del siglo pasado¹. Esta situación, de indudable trascendencia jurídica, es coetánea al desarrollo de la navegación deportiva², pero no ha ido acompañada de un

¹ No mucho antes surgieron similares problemas en la práctica comparada. Por ejemplo, en Italia, la primera Sentencia que resuelve un litigio sobre contrato de amarre fue la del Tribunal de Udine de 31 de mayo de 1984, según dan cuenta VALLE, L., «Il contratto di ormeggio», *I Contratti del commercio dell'industria e del mercato finanziario*, Trattato diritto da Francesco GALGANO, tomo segundo, Utet, Torino, 1995, p. 1815 y ANTONINI, A. «Il contratto di ormeggio», *DM*, 1999, p. 1067.

² Para constatar la real difusión del mercado de los amarres en el momento presente puede consultarse el portal web www.buscoamarre.com, donde se oferta la venta y el arrendamiento de amarres en puertos deportivos de todas las costas españolas. Por otro lado, se calcula que el volumen anual de negocio de las instalaciones náuticas deportivas en España es de 1200 millones de euros, siendo España el segun-

tratamiento detallado de este tipo contractual por parte de nuestra doctrina, que, dicho sea de paso, tampoco ha prestado hasta la fecha excesiva atención a la navegación deportiva en general³. De hecho, que conozcamos, éste es el primer trabajo que monográficamente y con cierta profundidad se dedica a este nuevo contrato en España.

Para centrar el objeto de este estudio es imprescindible, a nuestro juicio, dejar sentado el ámbito complejo, a caballo entre el Derecho del turismo, el Derecho del mar, el Derecho de las obligaciones y contratos e incluso el Derecho administrativo, en el que se mueve la realidad jurídica del amarre, definida sobre las siguientes bases:

- a) Opera, como acabamos de apuntar, en la navegación deportiva, expresión esta última en la que comprendemos a un sector especial de la navegación marítima, aquélla con fines turísticos, deportivos y de esparcimiento o de recreo, incluida la pesca con esos fines (pesca-turismo⁴), pero sin ánimo lucrativo⁵.

do país europeo con más puntos de atraque, mientras que en Francia se calcula que más de cinco millones de personas practican la navegación deportiva, superándose en Italia los cuatro millones de practicantes (datos proporcionados con motivo de las Jornadas sobre «Gestión, comercialización y explotación de puertos deportivos», organizadas por Recoletos, Barcelona, 4 y 5 de noviembre de 2003, www.expansion.com) e incrementándose cada día también en España el número de practicantes, ya que actualmente hay en nuestro país más de 300 escuelas de navegación, incrementándose día a día su número por el incremento que experimenta la demanda de cursos de navegación deportiva para obtener las titulaciones correspondientes que permiten patronear barcos deportivos (*vid.* diario *Cinco Días*, 16 de octubre de 2003, p. 44).

³ *Vid.* RODRIGUEZ CAORSI, Y., «Régimen jurídico del alquiler de embarcaciones de recreo», *ADM*, volumen XIX, 2002, p. 245, donde destaca esta laguna doctrinal en España.

⁴ Como se refiere en la doctrina italiana por CAMARDA, G., «I contratti nella pesca marittima», *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo. Atti del Convegno, Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, cura di SILINGARDI, G., A. ANTONINI y F. MORANDI*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1996, pp. 464-466, donde además destaca su creciente importancia y fragmentaria regulación en el país transalpino.

⁵ Siguiendo el concepto que aporta ARROYO MARTINEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2001, pp. 813-814, al que también se adhieren RODRIGUEZ CAORSI, Y., «Régimen...», *ob. cit.*, p. 221, MARTIN OSANTE, J. M., «La aplicabilidad del Código de comercio a la navegación de recreo», *RDM*, nº 243, enero-marzo 2002, pp. 307-308 y 309 y MESTRE, A., «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», *ADM*, volumen XIX, 2002, p. 247, esta última cali-

- b) El objeto de amarre son, lógicamente y como consecuencia de lo que acabamos de decir, las embarcaciones turísticas y deportivas, entendiendo por tales aquellas que no se dedican con finalidad lucrativa a la pesca o al transporte de mercancías o de pasajeros, sino a una actividad náutica deportiva o de recreo y sin ánimo de lucro⁶. Estamos, pues, ante un universo muy extenso de embarcaciones, buques en sentido jurídico⁷, con una difusión cada día más amplia entre la población⁸ tanto nacional como extranjera, que en el disfrute del turismo náutico se acerca a nuestras costas y puertos durante todo el año y especialmente en época de verano o que bien hace pasar a sus embarcaciones la invernada en nuestros puertos deportivos. Esta concepción amplia de las embarcaciones afectadas nos permite hacer abstracción tanto del diseño de la embarcación, como del medio de propulsión empleado, sea el remo, la vela,

ficando el Derecho de la navegación deportiva como el «hermano pequeño» del Derecho marítimo, mejor, a nuestro juicio, subsector del Derecho marítimo, pues la relación entre ambos es más de inserción que de hermandad. En Italia, en muy similar sentido, entre otros, VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1815 y ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1067, hasta alcanzar plasmación legal el antes citado concepto de navegación deportiva en el artículo 1.2 de la Ley de 11 de febrero de 1971, en redacción dada por la Ley de 8 de julio de 2003., de disposiciones para la reordenación y el relanzamiento de la náutica del deporte y del turismo náutico.

⁶ Vid. ARROYO MARTINEZ, I., *Curso...*, ob. cit., pp. 819-820.

⁷ Como razona la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000 (Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro González Poveda; RJA 2000/10144), al considerar buque a un yate a efectos de la prescripción contemplada en el artículo 952 C. Com., acudiendo tanto al Real Decreto 1189/1989, de 1515 de noviembre, sobre buques, abanderamiento, matriculación y registro marítimo, como a la lectura del C. Com. a la luz de la realidad social actual (artículo 3.1 CC), que lleva a incluir en la navegación marítima la deportiva y de recreo; en la doctrina y en extenso sobre esta Sentencia y sus consecuencias, MARTIN OSANTE, J. M., «La aplicabilidad...», ob. cit., esp. pp. 321-336.

⁸ Lo mismo ocurre en otro país próximo al nuestro, asimismo costero y mediterráneo, como es Italia, según ya reconoce la Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 (DT, 1995, pp. 801 y ss.) y que acarrea, como observa ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1082, un incremento de los instrumentos contractuales que ligan a los explotadores de los puertos deportivos y a los usuarios.

En España, MESTRE, A., «El seguro...», ob. cit., p. 248, destaca que, según datos de la Asociación de Industrias Náuticas, tomados de Registro central de buques, en el año 2000 la flota de recreo española se aproximaba a las 180.000 unidades, a las que deben sumarse las miles de embarcaciones extranjeras que surcan nuestras aguas en periodo estival.

el pedal o el motor, como de su tipo, por lo que se comprenden también artefactos flotantes o de playa tales como: piraguas, kayacs y canoas sin motor; patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3,5 KW; tablas a vela; tablas deslizantes con motor; embarcaciones de uso individual; motos acuáticas⁹; artefactos náuticos de recreo autopropulsados¹⁰; embarcaciones de alta velocidad¹¹, como *hovercrafts*, *hydrofoils*, catamaranes, lanchas rápidas¹².

- c) El lugar geográfico del amarre son los puertos deportivos, siendo los mismos el conjunto de espacios terrestres, instalaciones y aguas marítimas o no —entendemos que el amarre opera exactamente igual en puertos deportivos situados en ríos¹³, lagos y pantanos¹⁴— que permiten operaciones portuarias, estando destinados de forma exclusiva o principal a las embarcaciones

⁹ En general, sobre su inserción en la condición de embarcaciones deportivas, MESTRE, A., «El seguro...», ob. cit., pp. 249-250, ya que tanto la intención del legislador es tratarlas de forma unitaria a efectos de aseguramiento obligatorio en el Real Decreto 607/1999, de 19 de abril, como queda justificada la misma por sus dimensiones y potencia, superiores, por ejemplo, a las de las pequeñas motoras.

En particular sobre el amarre de motos acuáticas, *vid.* la Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de noviembre de 1997 (*RJC*, 1998-II, pp. 397 y ss.).

¹⁰ Prevista su regulación, a efectos de aseguramiento de la responsabilidad civil de sus usuarios, por parte del Real Decreto 1043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados.

¹¹ En concreto, sobre embarcaciones de alta velocidad, a la vista del Real Decreto 119/1989, MESTRE, A., «El seguro...», ob. cit., p. 250.

¹² *Vid.* ARROYO MARTINEZ, I., *Curso...*, ob. cit., pp. 821-822, con detallado análisis de la abundante normativa reglamentaria existente al respecto y en especial de la Orden del Ministerio de Fomento de 17 de junio de 1997, que regula las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y del Real Decreto 1119/1989, de 15 de noviembre, sobre buques, abanderamiento, matriculación y registro marítimo. A idéntica conclusión llega RODRIGUEZ CAORSI, Y., «Régimen...», ob. cit., pp. 226-227, analizando también la Circular 7/1995, de la Dirección General de la Marina Mercante y el Convenio Solas o Servimar 74-78, transpuesto por Orden de 10 de junio de 1983 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

¹³ Respecto del amarre en puerto fluvial, *vid.* VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1825.

¹⁴ Sobre el contrato de amarre en un pantano, el de Entrepeñas, *vid.* la Sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara de 23 de enero de 1997 (*AC* 1997/44), que refiere DE ROS, I., «¿Qué hacer si nos aborda una patrulla de la Guardia Civil?», *ADM*, volumen XVIII, 2001, p. 336.

deportivas¹⁵. Quedan, por tanto, excluidos, los fondeos, más que amarres, en espacios marítimos abiertos, como puede ser el caso de una playa¹⁶. Asimismo quedan excluidos los amarres que puedan tener lugar en el seno del contrato de reparación del buque, concertado entre su armador y el astillero¹⁷.

Partiendo de estas premisas podemos dar una definición del contrato de amarre como aquél por medio del cual el titular, por cualquier título, de un puerto deportivo, atribuye a una persona, que puede ser asociado, socio —sin que ello sea necesario¹⁸ ni imprescindible— o tercero, contra pago del precio o canon convenido, el derecho a amarrar una embarcación deportiva en un punto determinado del muelle, por tiempo determinado o indeterminado, con asunción del compromiso de guardar y custodiar durante el tiempo que dure la estadía la citada embarcación y sus pertenencias y con la atribución del derecho a disfrutar de otros servicios¹⁹.

2. NATURALEZA JURÍDICA.

Al aproximarse a la naturaleza jurídica del contrato de amarre lo primero que salta a la vista es que en España dicho contrato es todavía atípico²⁰. Se trata de una atipicidad en sentido legal estricto, ya

¹⁵ Es el concepto de puerto deportivo de ARROYO MARTINEZ, I., *Curso...*, ob. cit., p. 817.

¹⁶ Compartimos en este aspecto el criterio de la Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 3 de febrero de 2003 (*Jur.* 2003/140961).

¹⁷ A propósito de la responsabilidad por el golpe sufrido por un buque en tal circunstancia, *vid.* la Sentencia del Tribunal de Luca de 27 de marzo de 2001, con el comentario de DE MARCO, N., «Metodología della qualificazione giuridica e problematicismo ermeneutico. Appunti per l'inquadramento di una fattispecie-limite», *IDM*, abril-junio 2003, pp. 544-553, que excede de nuestro objeto de estudio.

¹⁸ No incluimos en este concepto el caso del socio del puerto deportivo que por esa condición de socio, y sin más obligaciones pecuniarias, tiene derecho a utilizar un puesto de amarre; a propósito de tal situación en el Derecho italiano, *vid.* el artículo 12 de la Ley de 8 de julio de 2003., de disposiciones para la reordenación y el relanzamiento de la náutica del deporte y del turismo náutico, para negar la condición jurídica de instrumentos financieros a tales acciones emitidas por las sociedades concesionarias de puertos turísticos.

¹⁹ Para un concepto similar de este contrato en la doctrina italiana *vid.* ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1069, a quien se suma COMENALE PINTO, M., «Intorno alla natura e al contenuto del contratto di ormeggio», *DT*, 2000, pp. 890-891.

²⁰ Lo mismo ocurre en Italia, como reconocen su doctrina y jurisprudencia: Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 (*DT*, 1995, pp. 801 y ss.), en la

que consideramos que la difusión creciente del amarre en la sociedad y la existencia de un cuerpo de doctrina jurisprudencial menor relativamente estable acerca del mismo permiten entender que estamos ante un contrato atípico, sí, pero dotado de tipicidad social²¹; falta, pues, la tipicidad legal, que bien podría obtenerse en la imprescindible reforma del Derecho marítimo español en curso.

Desde otra perspectiva la naturaleza jurídica de este contrato es mixta o compleja, pues en el mismo aparecen elementos propios:

- a) del arrendamiento de cosas, ya que se cede, a cambio de precio el uso y disfrute de un espacio determinado, el punto de amarre concretado²² y una determinada lámina de agua²³ correspondiente con un espacio bien determinado de la dársena o bien

jurisprudencia; RIGHETTI, G., *Trattato di Diritto Maritimo, parte prima, tomo primo*, Dott. Giuffrè A. Editore, Milán, 1987, p. 717, DI GIOVANNI, C., «Questioni attinenti alla natura giuridica del contratto di ormeggio», *DT*, 1995, p. 806, VERDE, L., «Sulla responsabilità dell'ormeggiatore per custodia dell'imbarcazione da diporto», *IDM*, 1996, p. 708, VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1815, LA TORRE, U., «Ormeggio di nave», *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1997, p. 734, ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1070 —quien añade que es también contrato innominado, pues sólo aparece mencionado en la legislación italiana- y COMENALE PINTO, M., «Intorno...», ob. cit., p. 892, entre otros, en la doctrina.

²¹ Es cierto que, al igual que ocurre en Italia, existe alguna Sentencia discordante en materia de custodia del buque amarrado, como veremos, que lleva en la doctrina italiana a COMENALE PINTO, M., «Intorno...», ob. cit., pp. 892-893, a negar tal tipicidad social. Por nuestra parte, consideramos que la consideración social del contrato en España y la mayor uniformidad jurisprudencial menor permiten mantener la tipicidad social que sostenemos.

²² Discrepamos de la Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 19 de marzo de 2001 (*Jur.* 2001/140750), que entiende que basta una simple comunicación para que el explotador pueda cambiar la embarcación de un puesto a otro de amarre según su voluntad, pues, evidentemente, las características propias del amarre contratado pueden ser de gran importancia para el usuario, al punto de que, atendiendo a las condiciones de su embarcación, determinados puntos de amarre de un mismo puerto resulten inidóneos para el atraque seguro de la misma. Sólo compartimos esa posibilidad de cambio de ubicación, previo aviso al usuario, para evitar el peligro de hundimiento de la propia embarcación, o de causar daños a terceros o cuando el usuario no haya cumplido con su deber de mantener en buenas condiciones la misma, como sostiene ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1083.

²³ Espejo de agua, como dicen reiteradamente la doctrina y la jurisprudencia italianas: así, la Sentencia de la Corte de Casación italiana de 21 de octubre de 1994 (*DT*, 2000, pp. 801 y ss.) y RIGHETTI, G., *Trattato...*, ob. cit., p. 717, VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1815, VERDE, L., «Il contratto di ormeggio tra Diritto pub-

un espacio en tierra, en la explanada del puerto²⁴, por un tiempo determinado, incluyéndose el derecho de paso a través de los accesos terrestres al punto de amarre²⁵. Este acercamiento se hace, si cabe, más patente cuando pensamos en los contratos de arrendamiento por temporada de una vivienda turística próxima a o sita en un puerto deportivo, que lleva incorporada o aneja la disposición de un punto de amarre en dicho puerto, para que el turista pueda disfrutar, a veces a la puerta de casa, de su embarcación de recreo. Ahora bien, no estamos ante un arrendamiento en sentido estricto porque opera sobre un bien de naturaleza demanial, que está afectado por los poderes públicos de la autoridad marítima, siendo la disponibilidad del usuario sobre tales espacios solamente relativa²⁶;

- b) del arrendamiento de servicios, toda vez que la entidad explotadora se obliga a prestar servicios a favor del usuario, tales como el balizamiento y las ayudas a la navegación para la entrada, amarre y salida del puerto²⁷, así como a proporcionar servicios de agua, electricidad, iluminación, y teléfono en el correspondiente punto de amarre y facilitar servicios de radio, de suministro de carburante, de izado, de recogida y tratamiento de basuras, de información meteorológica, de taller de reparaciones, de aparcamiento de vehículos y remolques en una deter-

blico e privato», *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo. Atti del Convegno, Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, cura di SILINGARDI, G., A. ANTONINI y F. MORANDI, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1996, p. 549, LA TORRE, U., «Ormeeggio...», ob. cit., p. 734 y ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., pp. 1075 y 1091. En España encontramos este mismo concepto en las Sentencias de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de enero de 2002 (*Jur.* 2002/96484) y de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 25 de marzo de 2002 (*Jur.* 2002/152396).*

²⁴ Como ocurre en el caso de la Sentencia de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Cádiz de 2 de febrero de 2001 (*Jur.* 2001/133879).

²⁵ *Vid.* VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1826.

²⁶ Así, ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1075.

²⁷ En general, se trata de proporcionar señalización marítima, que, como señala con detalle NAVAJAS REBOLLAR, M., *Régimen jurídico-administrativo de los puertos*, Marcial Pons, Madrid, 2000, p. 254, comprende: señales diurnas, luminosas (faros, balizas y boyas luminosas), señales acústicas y señales radioléctricas.

En la práctica, sobre la responsabilidad de un puerto deportivo por defectos de balizamiento de una zona con calado disminuido por causa de unas obras que se estaban ejecutando en el mismo, *vid.* la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 5 de octubre de 1992 (Ponente: Excmo. Sr. D. José Almagro Nosete; *RJA* 1992/7521).

minada proporción respecto del número total de amarres, de bar y restaurante, de lucha contra incendios, etc...²⁸, debiendo destacarse que en ocasiones la prestación de tales servicios, en sentido lato, deviene del mandato legal de las disposiciones reguladoras del funcionamiento de los puertos deportivos²⁹. No debe confundirse el amarre en sí con otros contratos próximos, como puede ser especialmente el caso del practicaaje —«aquél en virtud del cual el Práctico a bordo se obliga a cambio de una tarifa o precio, que recibe del naviero, a asesorar al capitán del buque, indicándole las maniobras náuticas que sean precisas por razones de seguridad para la navegación portuaria y en otras aguas navegables»³⁰, que se extiende cronológica y geográficamente, en el caso del practicaaje portuario, también en la

²⁸ Vid. RIGHETTI, G., *Trattato...*, ob. cit., p. 717, DI GIOVANNI, C., «Questioni...», ob. cit., p. 806, VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1815 —entiende que respecto del agua y la electricidad se puede hablar también de la existencia de aspectos integrados en el contrato de suministro-, VERDE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 563, LA TORRE, U., «Ormeggio...», ob. cit., p. 734, ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., pp. 1084 y 1094 y la Sentencia de la Corte de Apelación de Trieste de 28 de julio de 1999 (DT, 2000, pp. 885 y ss.). En España, DE ROS, I., «¿Qué hacer...», ob. cit., p. 340.

En la práctica española de este contrato, *vid.*, por ejemplo, la oferta de servicios de los amarres de Puerto Portals, Mallorca (www.puerto-portals.com/espanol/services.html) o de Puerto José Banús, Málaga (www.puertojosebanus.es/caracteristicas.htm).

²⁹ *Vid.*, en este sentido, el artículo 53.1 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, que contiene un detallado elenco de servicios que deben prestar los puertos deportivos canarios. Con carácter más general y menos detallado, *vid.* también el artículo 4 del Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, que contiene el Reglamento de la Ley sobre los puertos deportivos.

³⁰ Concepto aportado por FERNANDEZ-GUERRA FERNANDEZ, R., *El contrato de practicaaje*, J. M. Bosch, Barcelona, 1997, pp. 12 y 66-67, al que se adhiere SANCHEZ RUIZ, M., «Régimen jurídico del servicio portuario de practicaaje en la Ley 27/1992 y el vigente Reglamento General de Practicaaje», *RDM*, n° 231, enero-marzo 1999, p. 208, extraído del análisis detallado del Reglamento General de Practicaaje, que muestra, a nuestro juicio, la proximidad temporal y espacial entre practicaaje y amarre, separados por el que seguidamente referimos servicio de amarre, pero su diferente naturaleza jurídica, bien palpable, en cuanto que el practicaaje, como recuerda la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2003 (Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro González Poveda; *RJA* 2003/4127) es un contrato de obra, de acuerdo con la interpretación doctrinal más autorizada en España, expuesta y adoptada, por todos, por FERNANDEZ-GUERRA FERNANDEZ, R., *El contrato...*, ob. cit., pp. 75-77.

De lege ferenda, *vid.* el artículo 81.1 del Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (*Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado*, VII Legislatura, Serie II: Proyectos de Ley, 20 de septiembre de 2003, núm. 143-a).

- navegación lúdica o deportiva, hasta el momento del atraque³¹, momento en el que puede ya entrar en juego el contrato de amarre, o, en su caso, como vemos inmediatamente, el contrato de servicio de amarre³²— o el supuesto del contrato de servicio de amarre, entendido este último como aquel que tiene por objeto las operaciones en sentido estricto propias del amarre y desamarre, incluyendo proporcionar medios tales como anclas o cadenas o cabos entre la embarcación y la tierra³³, que en España opera en relación con el atraque de embarcaciones no deportivas. En todo caso, el amarre es más que la prestación de esos servicios que acabamos de referir, tal y como resulta de lo que también venimos exponiendo en este trabajo;
- c) del depósito, ya que concurre una obligación de guarda y custodia a cargo de la entidad explotadora del puerto, componente éste del amarre cuya existencia resulta, como veremos, el más conflictivo, pues de él dependen importantes consecuencias prácticas en materia de responsabilidad por incumplimiento contractual³⁴; ahora bien, tampoco se trata de un depósito en sentido estricto, pues estamos ante un contrato consensual, no real, en el que la disponibilidad de la embarcación se mantiene en manos del usuario, sin que pase al explotador del puerto³⁵.

³¹ Vid. ALBA FERNANDEZ, M. y T. RODRIGUEZ DE LAS HERAS BALLEL, «Practicaje y competencia: razones para la cautela», *DN*, nº 138, marzo 2002, pp. 2 y 11.

³² Sobre esta última diferencia, en síntesis de doctrina, *vid.* DE MARZI, C., «Non obbligatorietà del servizio di ormeggio e diritto all'autoproduzione», *DT*, 2000, p. 168; anteriormente, también *vid.* LA TORRE, U., «Ormeggio...», *ob. cit.*, pp. 725-726.

De lege ferenda en España, sobre el servicio de amarre y desamarre *vid.* el artículo 83.1 del Proyecto de Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (*Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados*, VII Legislatura, Serie A: Proyectos de Ley, 22 de abril de 2003, núm. 141-1).

³⁴ Así, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 10 de febrero de 1999 (*Act. Civil* 1999/487). En contra, la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 10 de noviembre de 2000 (*Jur.* 2001/109354), pero basándose en las peculiaridades del caso, un contrato verbal de amarre, en el que el resto de los usuarios del puerto pusieron de manifiesto que eran conscientes de que el explotador no asumía obligaciones de vigilancia y que por ello les cobraba menos que en otros puertos próximos.

³⁵ Vid. ANTONINI, A. «Il contratto...», *ob. cit.*, pp. 1088-1089.

Sobre el carácter real del contrato de depósito, por todos *vid.* SERRERA CONTRERAS, P. L., *El contrato de depósito mercantil, Tratado de Derecho Mercantil*, volumen 35, OLIVENCIA, M., C. FERNANDEZ-NOVOA y R. JIMENEZ DE PARGA (directores), G. JIMENEZ SANCHEZ (coordinador), Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2001, pp. 21-30.

Vista la concurrencia de esta mixtura de elementos es claro que nos encontramos ante un contrato que podríamos llamarlo gráficamente de aparcamiento en puerto, dada su indudable similitud con la configuración que jurisprudencialmente se ha venido admitiendo respecto del entonces también atípico contrato de aparcamiento de vehículos desde la famosa Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 1996³⁶. De esa similitud más tarde se ha extraído también la semejanza de este contrato de amarre con el de camping³⁸. Por ello criticamos que la única vez que el Tribunal Supremo se ha ocupado del contrato de amarre lo haya hecho sin ni tan siquiera analizar la posible concurrencia de la citada analogía, aunque fuera para rechazarla³⁹.

³⁶ Ponente: Excmo. Sr. D. José Almagro Nosete; *RJA* 1996/7238. Ratificada en la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 6 de abril de 1999 (Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Sierra Gil de la Cuesta; *RJA* 1999/2660).

³⁷ Reconociendo tal similitud de contratos, cfr. las Sentencias de la Sección 7ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 22 de junio de 2000 (*Jur.* 2000/270072) y de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 29 de mayo de 2001 (*Jur.* 2001/258840). Lo mismo ocurre en el Derecho italiano: Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 (*DT*, 1995, pp. 801 y ss.), en la práctica; DI GIOVANNI, C., «Questioni...», ob. cit., p. 806 y VERDE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 560, en la doctrina.

³⁸ Así, en la Sentencia de la Sección 14ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 10 de junio de 2002 (*Jur.* 2002/269589). En Italia, COMENALE PINTO, M., «Intorno...», ob. cit., p. 899. En España, OZCARIZ NAVARRO, F., *El contrato de depósito. Estudio de la obligación de guarda*, José Mª. Bosch Editor, Barcelona, 1997, p. 155.

Sobre el contrato de camping, en nuestra práctica jurisprudencial, más en extenso *vid.* la Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Girona de 10 de marzo de 1999 (*Act. Civil* 1999/822).

³⁹ Compartimos la crítica que en tal sentido hace SALINAS ADELANTADO, C., «Contrato de amarre», *RGD*, nº 668, mayo 2000, p. 6221, a la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1999 (Ponente: Excmo. Sr. D. Francisco Morales Morales; *RJA* 1999/1056) —confirmatoria de la Sentencia de la Sección 11ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 9 de junio de 1994, que sintetiza DE ROS, I., «¿Qué hacer...», ob. cit., pp. 337-338-, que comenta, pero vamos más allá porque entendemos que dicha analogía no sólo se debió plantear por el Alto Tribunal, sino que, además, debió estimarse que concurría efectivamente. Discrepamos, consecuentemente, de la acrítica recepción de dicha Sentencia por parte de VICENT CHULIA, F., *Introducción al Derecho Mercantil*, 16ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003, p. 869, porque aunque se pueda admitir su afirmación de que el contrato de amarre de embarcación deportiva no constituye un contrato de depósito, no hay porqué diferenciar entre el contrato de amarre y el contrato de garaje, como lo hace, a efectos de la aplicación analógica de las normas del contrato de depósito,

En la actualidad, una vez en vigor la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (LCAV)⁴⁰, es necesario que nos planteemos si la similitud antes referida sigue concurriendo respecto del ya típico contrato de aparcamiento de vehículos, pues, evidentemente, la tipificación legal de este último permitiría integrar la regulación del primero con la aplicación analógica de preceptos legales atinentes al segundo⁴¹.

Acudiendo al artículo 1 LCAV entendemos que tal similitud se confirma en la medida en que, a los efectos de dicha Ley, es aparcamiento la cesión, como actividad mercantil, de un espacio en un recinto, del que es titular el cedente, para el estacionamiento de vehículos de motor, con asunción de los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de estacionamiento, a cambio de un precio en función del tiempo de estacionamiento, y todos dichos elementos concurren, en mayor o menor medida, en el amarre, ya que también en este último:

1. Hay cesión de un espacio, en agua y/o en tierra.
2. Para el «estacionamiento», amarre o atraque de la embarcación.
3. En un recinto de la titularidad de quien efectúa la cesión. Se excluyen, por tanto, aquellos supuestos de fondeo en una bahía, sin cierre alguno y corriendo a cargo del dueño de la embarcación el amarre⁴². Sí puede asimilarse al amarre el fondeo que

ya que, a nuestro juicio, tanto el amarre como el garaje en su día atípico forman parte de esos que el Profesor VICENT CHULIA llama «contratos atípicos de guarda»; además, no vemos la razón para identificar el amarre con otros servicios portuarios que tampoco forman parte de esos «contratos atípicos de guarda», aunque sí pudo identificarse el amarre con el supuesto litigioso, ya mencionado, resuelto en la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 1998 (Ponente: Excmo. Sr. D. Alfonso Barcalá Trillo-Figueroa; *RJA* 1998/9643).

⁴⁰ Severamente criticada en la doctrina: así, superflua, para CARRASCO PERERA, A., «Aparcamientos: una superfluidad normativa», *AJA*, n° 557, 12 de diciembre de 2002, p. 3, o con preceptos inútiles y perturbadores para BERCOVITZ RODRIGUEZ-CANO, R., «Aparcamientos», *AC*, n° 15, noviembre 2002, p. 11. Tales críticas incluso ya se vertieron respecto del Proyecto de Ley, como puede comprobarse en GARCIA CANTERO, G., «El contrato de aparcamiento (notas de urgencia sobre una Proposición de Ley)», *Act. Civil*, 2000, p. 1494.

⁴¹ *Sensu contrario* COMENALE PINTO, M., «Intorno...», ob. cit., p. 899, refiriendo la falta de disciplina legislativa del aparcamiento de vehículos en Italia.

⁴² Compartimos el criterio sostenido por la Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Cantabria de 19 de julio de 2000 (*AC* 2000/3765), que enten-

tenga lugar en el puerto, esto es, la asignación a la embarcación de un puesto seguro donde permanecerá en espera hasta poder atracar en un muelle⁴³.

4. Como una actividad mercantil de esta última entidad, en cuanto que actuación onerosa, lo que conlleva, a su vez, la exclusión (artículo 2.b LCAV) de los atraques gratuitos, que, en términos jurídicos, supone la existencia de un precario⁴⁴.
5. Con asunción de deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo del amarre. Compartimos la opinión que ya se ha expresado a propósito de la LCAV, en el sentido de que aunque estos deberes aparezcan en la definición del contrato son, en realidad, obligación esencial integrante del mismo⁴⁵.
6. A cambio de un precio en función del tiempo de amarre, coincidencia ésta mitigada, ya que normalmente el precio se fija en función no tanto del tiempo de ocupación efectiva cuanto que de disposición de la superficie de amarre⁴⁶, lo que asimila más el amarre al garaje que al aparcamiento, circunstancia que no excluye la aplicación analógica de la LCAV, pues dicha aplicación analógica ya está expresamente reconocida por la doctrina respecto del contrato de garaje⁴⁷, habiendo incluso apunta-

demos debió ser la razón fundamental de entender que no concurría la obligación de custodia a cargo del club, que, en realidad, sólo se obligaba a facilitar el fondeo y un bote para acceder a la embarcación fondeada; en esa misma línea, *vid.* la Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 3 de febrero de 2003 (*Jur.* 2003/140961), destacando además que en ese caso el usuario no había querido utilizar, para guardar el motor de su embarcación, luego sustraída, un lugar cerrado y seguro, denominado «pañol».

⁴³ Seguimos el concepto de fondeo que proporciona desde la doctrina administrativista ACERO IGLESIAS, P., *Organización...*, ob. cit., 349. Debemos, por tanto, diferenciar el fondeo jurídico del fondeo gramatical, ya que el *Diccionario de la Lengua Española*, da como tercera acepción de amarre la de «sujetar el buque al puerto o en cualquier fondeadero, por medio de amarras o cables».

⁴⁴ Como entiende la Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 12 de marzo de 2002 (*Jur.* 2002/150858), a propósito de la cesión gratuita del amarre a los empleados del puerto.

⁴⁵ Así, ALVAREZ LATA, N., «El contrato...», ob. cit., p. 3.

⁴⁶ Como dice *mutatis mutandis* BERCOVITZ RODRIGUEZ-CANO, R., «Aparcamientos», ob. cit., p. 11, a propósito del garaje.

⁴⁷ Así, GALLEGO DOMÍNGUEZ, I., «Caracteres del contrato de aparcamiento sujeto a la Ley de 14 de noviembre de 2002», *ECI*, nº 31, enero 2003, p. 9 y PALAZON GARRIDO, Mª. L., «El contrato de aparcamiento de vehículos en la nueva Ley

do también la doctrina a que dicha LCAV comprende, directamente y sin necesidad de recurrir a la analogía, los estacionamientos que son cobrados en función del tiempo durante el cual puede ser ocupado un espacio del aparcamiento por un vehículo de motor y no sólo en función del tiempo que el vehículo está efectivamente estacionado⁴⁸. Sin duda, de mantenerse esta última interpretación la posibilidad de aplicar analógicamente la LCAV al contrato de amarre se incrementa, aunque creemos que el artículo 1 LCAV se refiere al tiempo de estacionamiento en sentido estricto, esto es, como tiempo de estancia efectiva del vehículo en el aparcamiento.

Tal similitud entre el amarre y el aparcamiento típico encuentra un obstáculo en el artículo 2.a LCAV. Dicho precepto excluye del ámbito de la LCAV los estacionamientos en la vía pública. Ello puede dar lugar a entender que como el amarre tiene lugar en un puerto deportivo, que es una zona de dominio público y uso público como se define por los artículos 334 CC, 4.11 de la Ley de costas de 28 de julio de 1988 y 14 LPEMM⁴⁹, asimilable en ese sentido a la vía pública⁵⁰, la analogía sería imposible.

A nuestro juicio este obstáculo no impide la analogía entre aparcamiento en sentido lato y amarre, porque:

- a) la citada excepción lo es sólo a los efectos de la LCAV, lo que plantea la posibilidad de que a dichos estacionamientos excluidos no les sea de aplicación la LCAV pero sí la doctrina jurisprudencial recaída en torno al contrato atípico de aparcamiento de vehículos, coincidente, como veremos, de modo sustancial con la referente al contrato de amarre⁵¹;

40/2002, de 14 de noviembre», AC, nº 12, octubre 2003, consultado en su versión electrónica www.westlaw.es.

⁴⁸ Es la posición defendida por MARTI SANCHEZ, J. N., «Algunos aspectos del contrato de aparcamiento de vehículos (Examen urgente de la Ley 40/2002, de 14 de noviembre), *La Ley*, 13 de febrero de 2003, p. 2; en contra, CORDERO CUTILLAS, I., «Comentario...», ob. cit., p. 564.

⁴⁹ Vid. ARROYO MARTINEZ, I., *Curso...*, ob. cit., pp. 815 y 818.

⁵⁰ Sobre la vía pública como zona de dominio y uso públicos, vid. MARTI SANCHEZ, J. N., «Algunos...», ob. cit., p. 3.

⁵¹ A propósito de tal doctrina jurisprudencial previa a la LCAV respecto de contratos de aparcamiento excluidos de esta última, vid. LOPEZ BARBA, E., «Consideraciones sobre la nueva Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos», *RdP*, nº 10, 2003-1, p. 106.

- b) tampoco impide que podamos acudir por vía de la analogía a las soluciones contempladas en la LCAV para el aparcamiento típico, sobre todo cuando el amarre se concierta con una entidad explotadora o concesionaria del puerto, ya que en ese caso se está exactamente en el mismo supuesto que el aparcamiento concertado con entidades concesionarias de aparcamientos públicos, por supuesto sujetas a la LCAV, porque estas últimas también operan respecto de espacios que no son en sentido estricto vía pública, aunque no por ello dejen de ser zonas de dominio público⁵²;
- c) además, entendemos que la referencia a la vía pública no puede interpretarse como totalmente idéntica a un puerto, ya que un puerto es más bien una instalación;
- d) también consideramos que la citada excepción no puede ser objeto de interpretación extensiva, ya que está pensada expresamente para las zonas de estacionamiento regulado en superficie a cambio del pago de tasas a las entidades locales;
- e) por último, si se considera la justificación de que no haya obligación de vigilancia en el aparcamiento en la vía pública estriba en que la expectativa del conductor no es obtener tal vigilancia⁵³, ese argumento justifica que el amarre en puerto acarree tal deber de vigilancia, porque la expectativa del propietario del buque deportivo es que el mismo esté vigilado.

Esta similitud es la que permite, a nuestro juicio, que en adelante podamos valernos, por vía de la analogía, de la LCAV para resolver las dudas que se plantean en el funcionamiento del contrato de amarre, que, en todo caso, y por su antes citada naturaleza mixta o compleja se rige también, a través de la teoría de la combinación, en la medida en que le sean aplicables, por las reglas relativas a los citados contratos de arrendamiento de cosa, arrendamiento de servicios, suministro y depósito⁵⁴.

⁵² *Vid.* MARTI SANCHEZ, J. N., «Algunos...», *ob. cit.*, p. 3, donde admite la sujeción a la LCAV de los aparcamientos gestionados por sociedades de economía mixta en un local o recinto, que no sea la vía pública.

⁵³ Es el argumento que aporta PALAZON GARRIDO, M^a. L., «El contrato...», *ob. cit.*

⁵⁴ A favor de la aplicación del criterio de la combinación, en Italia, LA TORRE, U., «Ormeggio...», *ob. cit.*, p. 737.

Por último, para concluir con la referencia a la naturaleza jurídica del amarre, es preciso destacar que se trata de un contrato propio del Derecho privado. Así se desprende de la hoy ya derogada Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos y del Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, que aprueba su Reglamento⁵⁵. Es un contrato, por tanto, que opera al margen de la relación jurídica concesional de naturaleza administrativa que vincula a la entidad que explota el puerto con el titular de la zona portuaria⁵⁶, que es de dominio público, relación que es únicamente el presupuesto legal de la titularidad y de la facultad de uso y gestión de ese bien demanial que es el puerto, integrada en la esfera jurídica del concesionario, por lo que la extinción de la relación concesional acarrea la extinción del contrato de amarre, a salvo de un nuevo acuerdo entre el usuario y el nuevo concesionario⁵⁷. No se está ante una subconcesión, ya que el derecho que de este contrato deriva a favor del usuario es diferente del que, a su vez, tiene el concesionario; por otro lado, la autoridad marítima mantiene una relación unitaria con el concesionario, sin entrar en relación directa con el usuario; el amarre, finalmente, no está afectado por los intereses públicos que subyacen en el contrato de concesión⁵⁸. Todo ello, a su vez, deter-

⁵⁵ Vid. la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (AC 1994/2260).

⁵⁶ Excede de nuestro estudio el análisis de tal concesión de dominio público de los puertos, por ello remitimos a ZAMBONINO PULITO, M^a, *Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1997, pp. 273-309 y 311 —donde aun reconociendo que la relación jurídica entre el usuario y el gestor es contractual, entiende que tiene, a la vez, una naturaleza jurídico-administrativa— y ACERO IGLESIAS, P., *Organización...*, ob. cit., pp. 185-297.

En la práctica, sobre la competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa para resolver las controversias con la autoridad portuaria, relativas a la aplicación de las tarifas portuarias, vid. la Sentencia de la Sección 4^a de la Audiencia Provincial de Baleares de 17 de marzo de 2003 (*Jur.* 2003/199692) y la doctrina jurisprudencial que allí cita.

⁵⁷ Vid. RIGHETTI, G., *Trattato...*, ob. cit., pp. 716-717 y 719, VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 1823, LA TORRE, U., «Ormeaggio...», ob. cit., p. 736, VERDE, L., «Il contratto...», ob. cit., pp. 550 y 553-554, DE MEO, R., «Il contratto di ormeaggio e l'autonomia contrattuale», *IDM*, 1996, pp. 715 y 716-717 y COMENALE PINTO, M., «Intorno...», ob. cit., pp. 896-897, en la doctrina italiana. También REZENTHEL, R., «Le droit d'amarrage pour les associés de sociétés concessionnaires de ports de plaisance», *LDM*, n^o 607, septiembre 2000, p. 761, en la doctrina francesa.

⁵⁸ Vid. VERDE, L., «Sulla...», ob. cit., p. 707, VALLE, L., «Il contratto...», ob. cit., pp. 1821-1823 y ANTONINI, A., «Il contratto...», ob. cit., p. 1074.

mina que no concurre litisconsorcio pasivo necesario entre ambas entidades en los litigios relativos a este contrato, o sea, que no resulta necesario demandar a la vez a la explotadora y a la entidad titular del puerto en cuestión⁵⁹. Por último, también determina que el contrato de amarre sea inoponible a la Administración concedente en caso de revocación de la concesión⁶⁰.

3. ELEMENTOS PERSONALES.

De un lado está la entidad, en muchas ocasiones Asociaciones o Clubes deportivos náuticos constituidos por los mismos usuarios, pero también a veces entidades públicas o entidades privadas, sociedades con ánimo de lucro⁶¹, que se encargan de la explotación del puerto, en virtud de cualquier título jurídico. Por tanto, lo decisivo es que hay un titular de la explotación del puerto, abstracción hecha de que su titularidad resulte de un título de dominio, o de un derecho de usufructo o de una concesión administrativa⁶². Es irrelevante que quien efectivamente contrata la prestación de los servicios propios del amarre, sea o no propietario del puerto y, en su caso, del propio amarre⁶³.

De otro lado está la persona, física o jurídica, que va a disfrutar del amarre, mediante el fondeo y la estadía de una embarcación, que no importa sea o no de su propiedad.

⁵⁹ *Vid.* el correcto deslinde que se hace entre ambos tipos de relaciones jurídicas en las Sentencias de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de noviembre de 1997 (*RJC*, 1998-II, pp. 397 y ss.) —incluyendo el razonamiento, concordante en este aspecto con el criterio de la mayoría, que se contiene en el Voto Particular del Ilmo. Sr. D. Agustín Ferrer Barriendos-, de la Sección 7ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 22 de junio de 2000 (*Jur.* 2000/270072) y de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Cádiz de 2 de febrero de 2001 (*Jur.* 2001/133879).

⁶⁰ Con COMENALE PINTO, M., «Intorno...», *ob. cit.*, p. 897.

⁶¹ Así, Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 (*DT*, 1995, pp. 801 y ss.).

⁶² *Vid.* LOPEZ BARBA, E., «Consideraciones...», *ob. cit.*, p. 103, respecto del aparcamiento.

⁶³ *Vid.* la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (*AC* 1994/2260).

4. EL CONTRATO DE AMARRE COMO CONTRATO DE ADHESIÓN.

La práctica muestra que el contrato de amarre se suele concertar en documentos prerredactados por parte de los titulares del puerto deportivo, ya como propietarios ya como explotadores del mismo, constituyendo un ejemplo típico de los contratos de adhesión⁶⁴.

Además de ser un contrato de adhesión el de amarre de buques de uso turístico, deportivo y de recreo es un contrato concertado con consumidores, puesto que quienes fondean sus embarcaciones deportivas en el amarre contratado encajan en la noción de consumidores (artículos 1.2 y 3 LGDCU), en cuanto que son destinatarios finales de los servicios, en sentido lato, que se compromete a prestar la titular o explotadora del puerto.

Esta circunstancia es la que hoy determina la nulidad de las cláusulas de exoneración de responsabilidad que se puedan incluir en tales contratos de adhesión o en reglamentos *ad hoc* a los que se pretenda dotar de eficacia contractual, pues son las cláusulas abusivas, y por ello nulas, contempladas en la disposición adicional primera.9, 10, 14 y 25 LGDCU, siendo asimismo de aplicación el artículo 10 bis LGDCU que conduce a la misma conclusión⁶⁵.

⁶⁴ Vid. la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (AC 1994/2260).

⁶⁵ En la práctica así se reconoce respecto de una concreta exoneración de responsabilidad por robo en las Sentencias de la Sección 7ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 22 de junio de 2000 (*Jur.* 2000/270072) y de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 29 de mayo de 2001 (*Jur.* 2001/258840).

A propósito del próximo contrato de aparcamiento, en la doctrina *vid.* BALLESTEROS DE LOS RIOS, Mª., *El contrato de aparcamiento*, Aranzadi, Pamplona 2000, pp. 152-158, HERRADA ROMERO, R. I., *El contrato de garaje*, Edersa, Madrid, 2001, pp. 192-206, CARRASCO PERERA, A., «Aparcamientos...», *ob. cit.*, p. 3, GALLEGO DOMINGUEZ, I., «Caracteres...», *ob. cit.*, pp. 26-28, ALVAREZ LATA, N., «El contrato...», *ob. cit.*, p. 12, MARTIN SANTISTEBAN, S., «Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos», *RdP*, nº 10, 2003-1, p. 99, FERNANDEZ PEREZ, N., *Contratación mercantil*, volumen I, *Cuenta corriente, compraventa, comisión, mercado de valores, depósito, préstamo y garantía*, GALLEGO SANCHEZ, E. (dirección), Tirant lo Blanch, Valencia, 2003, p. 761 y PALAZON GARRIDO, Mª. L., «El contrato...», *ob. cit.*

En relación con el también próximo contrato de camping, en la práctica *vid.* la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 10 de marzo de 1999 (*Act. Civil* 1999/822).

En Italia, respecto de este propio contrato y proyectando sobre el mismo la aplicación de los artículos 1469 bis y 1469 *quinquies Codice Civile*, ANTONINI, A. «Il contratto...», *ob. cit.*, p. 1093 y COMENALE PINTO, M., «Intorno...», *ob. cit.*, p. 902.

Además, dichas cláusulas, en cuanto que condiciones generales de la contratación, tampoco son operativas cuando no hubieran sido aceptadas por el usuario⁶⁶ o cuando no hayan superado los controles de inclusión que establece el artículo 7 LCGC de 13 de abril de 1998⁶⁷.

5. OBLIGACIÓN DE VIGILANCIA Y CONSECUENCIAS DE SU INFRACCIÓN.

El estudio de la existencia o no de obligación de vigilancia a cargo de la entidad explotadora del puerto en el que tiene lugar el amarre es la cuestión más compleja y conflictiva que se plantea a la hora de estudiar el contenido del contrato de amarre. Por ello le dedicamos un apartado en particular de nuestro estudio.

Cuando aquí nos estamos refiriendo a obligación de vigilancia, lo hacemos entendiendo que con ello comprendemos la guarda y custodia de la embarcación, que, a su vez, implican la asunción por el explotador del puerto deportivo de las obligaciones de vigilar o proteger la embarcación y conservar su integridad física y económica, sin necesidad de efectuar reparaciones en la misma, pero debiendo avisar a su propietario de las que se presenten como necesarias, y asimismo sin necesidad de asumir el salvamento de la embarcación⁶⁸.

⁶⁶ *Vid.* la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (AC 1994/2260).

⁶⁷ A propósito del aparcamiento de vehículos, con detallado estudio de Derecho comparado, *vid.* HERRADA ROMERO, R. I., *El contrato...*, ob. cit., pp. 182-192.

⁶⁸ Tomamos la noción de guarda y custodia como se viene entendiendo mayoritariamente por la doctrina española estudiosa del depósito (por todos, MARTIN SANTISTEBAN, S., *El depósito y la responsabilidad del depositario*, Aranzadi, Pamplona, 2002, p. 54), con la salvedad de entender que en el amarre el explotador del puerto no asume, salvo pacto expreso, la obligación de conservar la embarcación, pues, en realidad, no tiene la posesión directa y material de la misma, que se mantiene en su propietario. En cuanto a la no obligación de asunción del salvamento de la nave, *vid.* la Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca de 16 de diciembre de 1992 (RGD n° 594, marzo 1994, pp. 2895 y ss.). Respecto de la no obligación de conservación, *vid.* la Sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara de 23 de enero de 1997 (AC 1997/44), a propósito del hundimiento de la embarcación amarrada, que «pudo deberse al roce o desgaste de determinadas partes de sus mecanismos y concretamente de (sic.) que el tubo de desagüe quedó desmontado o afectado de su ubicación a consecuencia de los impactos y roces del depósito de gasolina del motor auxiliar que era movido por el viento y el específico de las aguas sobre las que descansaba».

Es posible que en el propio contrato se ofrezca expresamente la prestación de la vigilancia y guarda del buque amarrado, en cuyo caso es claro que tal obligación debe ser cumplida y que su incumplimiento llevará acarreada la correspondiente obligación de resarcimiento de daños a cargo del explotador del puerto (artículos 1101, 1104, 1124 y concordantes CC)⁶⁹.

A falta de tal previsión contractual expresa es cuando empiezan a surgir los problemas, pues existe una interpretación jurisprudencial en España consistente en entender que no existe tal obligación ni aun en el caso de que, efectivamente, el puerto contase con personal de vigilancia⁷⁰. A nuestro juicio el meollo de esta cuestión no debe encontrarse ni tan siquiera en la existencia o no de personal de vigilancia, dato en todo caso indicativo de que existe tal deber de vigilancia, sino en analizar si en la esencia de este contrato de amarre se encuentra la obligación de custodia y vigilancia. Si se estima que tal obligación está ínsita en el contrato es claro que no hay necesidad de incluir pacto contractual expreso al respecto.

Por nuestra parte, consideramos que el contrato de amarre es una modalidad más de contrato de guarda, categoría inexistente en la legislación común española y que tomamos prestada de los contratos de *garde* propios del Derecho francés⁷¹; conviene no olvidar que sí existe en nuestra legislación foral una regulación de tales contra-

⁶⁹ Vid. la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (AC 1994/2260). En la contratación práctica, *vid.*, por ejemplo, la oferta de servicios de Puerto Portals, donde incluye expresamente la vigilancia por guardas de seguridad en toda la zona portuaria, día y noche (www.puerto-portals.com/espanol/services.html); en el mismo sentido, también Puerto José Banús incluye esa misma oferta (www.puertojosebanus.es/caracteristicas.htm).

⁷⁰ Así, la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1999 (Ponente: Excmo. Sr. D. Francisco Morales Morales; RJA 1999/1056), seguida por la Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Castellón de 30 de octubre de 2001 (*Jur.* 2002/31170), que además se apoya en los artículos 30 y ss. la Ley 1/99, de 31 de marzo, de tarifas portuarias, de la Comunidad Valenciana, que contemplan que la tarifa de embarcaciones deportivas y de recreo otorga un derecho de vigilancia general que presta el Puerto, pero no a cargo de la entidad explotadora. En la doctrina italiana, DI GIOVANNI, C., «Questioni...», *ob. cit.*, p. 890, considera también que normalmente la explotadora no asume la custodia de la nave amarrada.

⁷¹ Acogida en España, por ejemplo, por VICENT CHULIA, F., *Introducción...*, *ob. cit.*, p. 869, cuando se refiere a los «contratos atípicos de guarda».

tos de custodia, la contemplada en la Ley 546 del Fuero Nuevo de Navarra («Por los contratos de custodia una persona encomienda a otra de su confianza una cosa para su guarda leal, con retribución o sin ella»), donde encaja perfectamente el contrato de amarre, pues en esa Ley los contratos de custodia son aquellos en los que se asume por una de las partes una prestación de guarda sin tener la posesión del objeto, que sí se encuentra en su ámbito de influencia⁷².

Dicha inserción del amarre en los contratos de guarda concurre porque:

1. El contrato incluye *per se* la obligación de guarda y custodia, porque quien atraca su embarcación en un puerto deportivo y paga una cantidad por ello lo hace porque entiende que el puerto le proporciona a dicha embarcación una seguridad que va más allá del mero abrigo de las inclemencias marítimas, para comprender la custodia y vigilancia de la misma por parte de la entidad explotadora y la consiguiente seguridad de la restitución de la embarcación fondeada. Dicha obligación es exigida por la buena fe y los usos, como establece el artículo 1258 CC. La realidad social y económica que rodea a la concertación de este tipo de contratos opera como un factor que

⁷² También OZCARIZ NAVARRO, F., *El contrato...*, ob. cit., p. 156 y *Comentarios al Fuero Nuevo. Compilación del Derecho civil foral de Navarra*, RUBIO TORRANO, E. (director) y ARCOS VIEIRA, M^a. L. (coordinadora), Aranzadi, Pamplona, 2002, p. 1859; con carácter más general asume esta misma noción de contratos de custodia sin posesión SERRERA CONTRERAS, P. L., *El contrato...*, ob. cit., p. 33, aunque de ello extraiga su conformidad con la Sentencia de la Sala 1^a del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 1998 (Ponente: Excmo. Sr. D. Alfonso Barcalá Trillo-Figueroa; *RJA* 1998/9643), que, justamente, a nuestro juicio, contraría la conclusión de SERRERA, ya que si se estima que había obligación de custodia en la relación jurídica controvertida —entendemos que sí, porque una empresa había asumido la obligación de pagar los gastos de estancia de un buque en un puerto, de sus reparaciones y de retribuir al trabajador que se encargaba de vigilar el buque— la conclusión debió ser la responsabilidad por indebida custodia a causa del incendio del buque custodiado, ya que para estimar que no concurría la responsabilidad debió entenderse que el pago que se realizaba al meritado trabajador encargado de la vigilancia lo era por cuenta de la propietaria del buque. Entendemos que el contrato de custodia es, por tanto, distinto al depósito en sentido estricto, frente a la identificación que hace MARTINEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil*, volumen II, undécima edición, Tecnos, Madrid, 2003, p. 140, si bien puede comprenderse dentro del primero el segundo, como entiende PARDINAS SANZ, J. R., *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, tomo XXXVIII, volumen 2^o, ALBALADEJO, M. y S. DIAZ ALABART (directores), Edersa, Madrid, 2002, p. 191.

conduce, de forma decisiva, a convertir en irreal la hipótesis de que la entidad explotadora del puerto pueda desentenderse por completo del destino de la nave amarrada en el mismo, tesis que dejaría desprotegido al usuario y se alejaría de la aplicación en este punto de la teoría de la responsabilidad del riesgo de empresa⁷³. Y estas afirmaciones se hacen, a nuestro juicio, más patentes, si cabe, cuando pensamos en los amarres para estadias invernales en las que, evidentemente, no se encuentran en la embarcación ni el propietario, ni el usuario, ni la marinería, si la tuviera, por lo que lo lógico es que la custodia deba ser a cargo del explotador del puerto⁷⁴.

2. Si, además, existe personal de vigilancia contratado por la entidad explotadora del puerto deportivo ello es muestra palpable de que, efectivamente, la obligación de vigilancia y custodia no sólo está ínsita en el contrato sino que también está tácitamente asumida por parte de la entidad explotadora del puerto⁷⁵. A este mismo nivel se encuentra la comprobación de que existan adoptadas medidas de seguridad, tales como el cierre o el vallado del puerto deportivo⁷⁶, la contratación de un servicio de vigilancia o la instalación de cámaras de videovigilancia⁷⁷.

⁷³ Como razona la Sentencia de la Corte de Apelación de Trieste de 28 de julio de 1999 (*DT*, 2000, pp. 885 y ss.). En la doctrina, con síntesis de jurisprudencia, *vid.* en el mismo sentido ANTONINI, A. «Il contratto...», *ob. cit.*, pp. 1071-1073, 1077-1078 y 1088, al tiempo que critica la referida Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 por su excesiva atención al caso concreto.

⁷⁴ *Vid.* VERDE, L., «Il contratto...», *ob. cit.*, pp. 557-558 y «Sulla...», *ob. cit.*, p. 709.

⁷⁵ En la práctica italiana encontramos la asunción de este criterio en la Sentencia de la Corte de Apelación de Trieste de 28 de julio de 1999 (*DT*, 2000, pp. 885 y ss.) y en la práctica española por la Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de noviembre de 1997 (*RJC*, 1998-II, pp. 397 y ss.)

Discrepamos de la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 1998 (Ponente: Excmo. Sr. D. Alfonso Barcalá Trillo-Figueroa; *RJA* 1998/9643), cuando priva de relevancia dicha contratación y, además, sostiene que la presencia de un vigilante el día en que la embarcación sufrió el incendio «presupone la imposibilidad de imputarle la omisión del deber de vigilancia», ya que lo que debe discutirse es si tal vigilancia se prestó o no adecuadamente por el vigilante, porque si hay vigilante, pero no vigila de modo diligente es evidente que se incurre en responsabilidad.

⁷⁶ Así, de nuevo, la Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de noviembre de 1997 (*RJC*, 1998-II, pp. 397 y ss.).

⁷⁷ Supuestos estos dos últimos que tomamos prestados de la doctrina y jurisprudencia españolas sobre el entonces atípico aparcamiento de vehículos y que se encarga de sintetizar PALAZON GARRIDO, Mª. L., «El contrato...», *ob. cit.*

3. Más aún, compartimos el criterio de que tal obligación de vigilancia debe entenderse existente también cuando la misma ya venga contemplada de forma expresa en la normativa que regule las relaciones entre la explotadora del puerto y el titular del mismo⁷⁸.
4. Entendemos que este deber de vigilancia se deriva también de la aplicación analógica de la LCAV, que recoge ya en su artículo 1 como deber esencial el de custodia y vigilancia, deber que luego se desarrolla y matiza, en cuanto a su contenido, en el artículo 3 LCAV, siendo el corolario final el establecimiento de responsabilidad por su incumplimiento que contempla el artículo 5 LCAV.
5. También hay que sobreentender la existencia del deber de vigilancia cuando el amarre en sí va acompañado por la asunción de específicas obligaciones de mantenimiento y/o mejora sobre la embarcación, a realizar por parte de la entidad explotadora del puerto⁷⁹, así como cuando la concesionaria reciba la embarcación, haciéndose cargo de sus llaves, por ejemplo, en cuanto que signo patente de la transferencia de la guarda⁸⁰.
6. También sirve de aplicación la denominada «responsabilidad por asegurabilidad», conforme a la cual la existencia de un contrato de seguro concertado, en su caso, por la explotadora del puerto

⁷⁸ En este sentido, las Sentencias de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 30 de enero de 1996 (AC 1996/114), de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Cádiz de 13 de enero de 2000 (AC 2002/221) y de 2 de febrero de 2001 (*Jur.* 2001/133879), entre otras, estas dos últimas con un detallado análisis del Reglamento en cuestión que ligaba a la autoridad portuaria de Ceuta y al Club Náutico CAS; por su parte la Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de mayo de 2000 (AC 2000/2291), analiza en el mismo sentido el Reglamento de Explotación y Policía del Puerto; lo mismo se hace respecto de los respectivos Reglamentos portuarios en juego por las Sentencias de la Sección 7ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 22 de junio de 2000 (*Jur.* 2000/270072), de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 29 de mayo de 2001 (*Jur.* 2001/258840) y de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 20 de junio de 2001 (*Jur.* 2001/238537).

En la doctrina italiana alude también a este criterio COMENALE PINTO, M., «Intorno...», ob. cit., pp. 899-900.

En contra, la Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Tarragona de 13 de febrero de 2002 (*Jur.* 2002/101510).

⁷⁹ *Vid.* DI GIOVANNI, C., «Questioni...», ob. cit., p. 808.

⁸⁰ *Vid.* OZCARIZ NAVARRO, F., *El contrato...*, ob. cit., pp. 155-156.

al objeto de protegerse frente a posibles responsabilidades por daños o pérdidas en las embarcaciones amarradas en el puerto, es signo evidente de que dicha explotadora tiene efectivamente asumida la obligación de custodia⁸¹.

7. Por último, cuando se haya pactado expresamente en el propio contrato de amarre la asunción del deber de custodia no hay duda alguna acerca de que tal deber efectivamente concurre⁸². Este último argumento se ve fuertemente debilitado, por evidentes dificultades probatorias, cuando el contrato se celebra verbalmente⁸³. Puede estimarse que el contrato contiene tácitamente este deber de custodia cuando el mismo establezca causas de exoneración de la responsabilidad del gestor del puerto tales como la fuerza mayor o los daños a las cosas situadas en el interior de la embarcación, que, a la inversa significan, respectivamente, que sí hay responsabilidad por daños causados por los hechos imputables por culpa al gestor o por los daños sufridos por la embarcación en sí⁸⁴.

Partiendo de que el deber de custodia existe, el mismo comprende la satisfacción a cargo de la entidad explotadora de una obligación permanente, de tracto sucesivo y de resultado, que consiste en guardar con cuidado y vigilar, con la diligencia profesional propia del

⁸¹ Vid. HERRADA ROMERO, R. I., *El contrato...*, ob. cit., p. 136, a propósito del contrato de garaje.

⁸² En la jurisprudencia comparada así se sostiene, si bien como único y exclusivo argumento, en la Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 (*DT*, 1995, pp. 801 y ss.), haciendo recaer en el usuario demandante la carga de probar la existencia de tal pacto, doctrina que se vio reiterada en la posterior Sentencia de la Corte de Casación de 2 de agosto de 2000 (*DM*, 2000, pp. 1431 y ss.), esta última ratificando la interpretación de la Sentencia recurrida que estimó concurrente el deber de custodia en función del análisis de la relación entre gastos de vigilancia y canon contractual. En la doctrina científica italiana se adopta este mismo criterio exclusivo por LA TORRE, U., «Ormeaggio...», ob. cit., p. 735. En la jurisprudencia francesa también encontramos ese criterio en la Sentencia de la Corte de Apelación de Agen de 28 de abril de 2003 (www.legifrance.gouv.fr), aunque en realidad exonere de responsabilidad al explotador del puerto porque el daño de la embarcación amarrada se había producido por causa de un golpe de mar súbito e inhabitual a mediados de junio, algo que, en realidad, más nos suena a fuerza mayor o caso fortuito.

⁸³ Sobre la admisión y frecuencia del amarre verbal, vid. ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1082.

⁸⁴ Como elucida ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1087.

ejercicio de su actividad⁸⁵, durante el tiempo de la ocupación del punto de amarre, la embarcación amarrada⁸⁶.

Consecuencia especialmente trascendente de ese deber de vigilancia y custodia es la asunción de la reparación de daños por parte del explotador que lo incumple, donde hay que entender comprendida, en primer lugar, lo que es la reparación en sentido estricto de los desperfectos que pueda sufrir la embarcación por la actuación de terceros. Es el caso, por ejemplo, del incendio intencionado de la embarcación⁸⁷, de su hundimiento también intencionado (hay que diferenciar entre el hundimiento o el incendio causados por terceros, del que deberá responder la explotadora, y el hundimiento o el incendio padecido como consecuencia de averías de la nave o de reparaciones que se estén efectuando en la misma, en cuyo caso habrá que deslindar la participación de tales averías y de la falta de vigilancia en el hundimiento o el incendio efectivos⁸⁸, así como el hundimiento que pudiera ser ocasionado por eventos de fuerza mayor, como sería el caso de una tormenta que pudiera incardinarse en tal causa exoneratoria de responsabilidad, ya que en caso contrario entendemos que también es parte de la obligación de vigilancia la de trasladar, si fuera posible, la embarcación a un lugar más abrigado del puerto ante la previsión de inclemencias meteorológicas que pudieran causarle daño en su punto habitual de amarre y más aún cuando, por ejemplo, por causa de unas inclemencias anteriores el puerto pueda haber sufrido daños en sus instalaciones que, ante la llegada de nuevos fenómenos meteorológicos adversos, pudieran

⁸⁵ No basta la diligencia del buen padre de familia, como resalta VERDE, L., «Il contratto...», ob. cit., pp. 564-565 y «Sulla...», ob. cit., p. 714.

⁸⁶ Seguimos a MARTI SANCHEZ, J. N., «Algunos...», ob. cit., p. 2, cuando estudia el contrato de aparcamiento sujeto a la LCAV; en similar sentido, CORDERO CUTILLAS, I., «Comentario...», ob. cit., pp. 570-571 y MARTIN SANTISTEBAN, S., «Ley...», ob. cit., p. 97.

⁸⁷ Vid. la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1999 (Ponente: Excmo. Sr. D. Francisco Morales Morales; *RJA* 1999/1056).

⁸⁸ Vid. la Sentencia de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Cádiz de 13 de enero de 2000 (AC 2002/221), en la que se analiza especialmente la circunstancia de que la explotadora del puerto no utilizó los medios necesarios para impedir que la embarcación siguiera hundiéndose, imputando un 35% de la responsabilidad al propietario de la embarcación por defectuosa conservación de la misma. Por su parte, en la Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de mayo de 2000 (AC 2000/2291), se estima probado que el propietario de la nave la tenía conservada en buen estado.

haber dejado desprotegida una embarcación en su punto habitual de amarre⁸⁹) o de las averías derivadas de la rotura de amarras no solucionada por la entidad explotadora del puerto⁹⁰.

De otro lado, es preciso analizar con detalle las consecuencias de las sustracciones, que, de mano, deben considerarse excluidas del caso fortuito⁹¹.

Dentro de las sustracciones, es claro, en primer lugar, que existe responsabilidad por la sustracción de la embarcación en sí⁹², abstracción hecha de que se trate de robo, hurto o apropiación indebida, ya que la sustracción comprende toda desaparición sin razón explicable y legal de la embarcación⁹³.

En segundo lugar, también queda incluida la responsabilidad por desguazamiento⁹⁴, esto es, aquella derivada de la sustracción de piezas y elementos que formen parte de la estructura elemental de la embarcación, tales como anclas, motores⁹⁵, hélices, timones, velas, antenas y demás dotaciones obligatorias de la embarcación por motivos de seguridad⁹⁶, etc..., en definitiva objetos que resultan inescindibles de la embarcación en la medida en que si se separan de la misma pierden su función propia⁹⁷.

⁸⁹ En general, sobre la obligación a cargo del depositante de proteger las cosas depositadas frente a inclemencias meteorológicas, *vid.* MARTIN SANTISTEBAN, S., *El depósito...*, ob. cit., p. 60.

⁹⁰ *Vid.* la Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de mayo de 2000 (AC 2000/2291), donde tras dicha rotura de amarras, la entidad explotadora no procedió a amarrar correctamente la nave, sino que la izó a tierra y la colocó, deficientemente, en un lugar donde quedó a merced de las olas del temporal, que fueron las que, finalmente, la dañaron.

⁹¹ En el mismo sentido, respecto del contrato de aparcamiento, ALVAREZ LATA, N., «El contrato...», ob. cit., p. 12.

⁹² *Vid.* la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (AC 1994/2260).

⁹³ Siguiendo a la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 1996 (Ponente: Excmo. Sr. D. José Almagro Nosete; RJA 1996/7238), a propósito del contrato de aparcamiento.

⁹⁴ Como dice GARCIA CANTERO, G., «El contrato...», ob. cit., p. 1489, respecto del aparcamiento de vehículos.

⁹⁵ En la práctica, *vid.* la Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 30 de enero de 1996 (AC 1996/114).

⁹⁶ Siguiendo el criterio defendido en la Sentencia de la Corte de Casación de 21 de octubre de 1994 (DT, 1995, pp. 801 y ss.).

⁹⁷ *Vid.* DI GIOVANNI, C., «Questioni...», ob. cit., p. 808.

Dentro de este último ámbito de responsabilidad, es necesario plantear si la misma alcanza al robo de objetos que puedan encontrarse en las embarcaciones amarradas en puerto; son las denominadas pertenencias del buque, en cuanto que cosas accesorias destinadas con carácter permanente al servicio del mismo para su servicio y/o decoración⁹⁸. Si acudimos para resolver esta duda a la doctrina jurisprudencial relativa al contrato de aparcamiento, la conclusión que hemos de alcanzar es la de que la extensión del ámbito material de este deber de vigilancia comprende todos aquellos objetos que fuese normal que pudiesen estar en una embarcación (estamos pensando en el amarre de un yate de lujo, por ejemplo, con todo tipo de comodidades e instalaciones). Pero si acudimos a la aplicación analógica del artículo 3.1.c LCAV sólo respondería el explotador de la embarcación y de los componentes y accesorios que se hallen incorporados a la misma de una manera fija e inseparable, y que sean habituales u ordinarios, por su naturaleza o valor, en el tipo de embarcación de que se trate; de este modo, cuanto mayor sea el lujo de la embarcación mayor será el lujo admisible de tales equipos y la posibilidad de entender que los mismos son habituales u ordinarios de la embarcación de que se trate⁹⁹. Siguiendo esa misma analogía quedarían además excluidos todos los accesorios no fijos y extraíbles (sería, en este caso, desde una televisión hasta un piano, por poner dos ejemplos que con mayor y menor frecuencia pueden concurrir en el caso de embarcaciones de recreo de cierta envergadura). En este último caso, y para la cobertura de la custodia de esos objetos en particular habría que estar a la aplicación analógica del artículo 3.2 LCAV, esto es, a la posibilidad de convenir expresamente ese deber de custodia en concreto con el explotador del puerto en los términos que en dicho precepto se contemplan: declaración expresa por el usuario al tiempo del amarre; aceptación de la custodia por el explotador del puerto; observación por el usuario de las medidas de seguridad pedidas por el explotador, incluido el amarre en una zona determinada que indique el explotador al efecto.

⁹⁸ Compartimos tal identificación entre accesorios y pertenencias que hace MARTI SANCHEZ, J. N., «Algunos...», ob. cit., p. 4. En la doctrina científica italiana específicamente se habla de pertenencias los efectos de la obligación de custodia en el amarre por parte de DI GIOVANNI, C., «Questioni...», ob. cit., pp. 808-809, asimilando a estos efectos accesorios y pertenencias de la embarcación, lo mismo que después vino a hacer ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1092.

⁹⁹ Vid. los ejemplos que propone GARCIA CANTERO, G., «El contrato...», ob. cit., pp. 1483-1484, en relación con los accesorios ordinarios en ciertos vehículos de motor: un mueble-bar en un vehículo fabricado por encargo o una tapicería interior con incrustaciones de oro, plata o piedras preciosas en el vehículo de un jeque árabe veraneando en Marbella.

Esta última posibilidad de estar a la aplicación analógica de la LCAV en este punto no la compartimos, porque en el caso de una embarcación entendemos que es aún menos razonable y exigible que en un automóvil, pretender que su propietario deje la embarcación totalmente exenta de objetos no incorporados de manera fija e inseparable a la misma cuando amarra en un puerto¹⁰⁰. Piénsese que estamos hablando de embarcaciones que pueden tener un enorme porte, que sirven o pueden servir de morada a sus propietarios y a otras personas y en las que, sencillamente, sería imposible pretender que al quedar amarradas a puerto quedasen desprovistas de todos sus accesorios que se hallen incorporados de manera no fija e inseparable a las mismas. Máxime teniendo en cuenta que algunos de esos accesorios serán instrumentos necesarios para la seguridad de la navegación¹⁰¹.

Partiendo de estos presupuestos el éxito de cualquier reclamación de reparación de daños por incumplimiento del deber de custodia y vigilancia, requiere la acreditación por la parte actora de la existencia de los mismos. Entendemos comprendidos tanto los daños materiales como los daños morales, consistentes, por ejemplo, en la imposibilidad de disfrutar de unas vacaciones náuticas, de participar en una competición deportiva o de disfrutar del simple esparcimiento que proporcionan especialmente estas embarcaciones de recreo. También hay que incluir la reparación de la responsabilidad que el titular del contrato deba asumir frente a terceros por consecuencias perjudiciales para él relacionadas con el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de amarre¹⁰². Es carga también del usuario la prueba de que tales daños derivan del incumplimiento contractual de la explotadora del puerto (artículo 217 LEC)¹⁰³.

¹⁰⁰ Deja planteada esta duda GARCIA CANTERO, G., «El contrato...», ob. cit., p. 1481, cuando analiza el contrato de aparcamiento.

¹⁰¹ Como destaca en la doctrina italiana VERDE, L., «Il contratto...», ob. cit., p. 562.

¹⁰² MARTIN SANTISTEBAN, S., *El depósito...*, ob. cit., p. 248, cita, en el próximo contrato de camping, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 6 de octubre de 2000, como ejemplo de negativa a la indemnización por daños morales, criterio del que discrepamos, pues el único problema en este caso será de prueba de su existencia y también de prueba acerca de su cuantificación.

¹⁰³ Por falta de tal prueba *vid.* cómo desestima una acción en tal sentido la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 15 de noviembre de 2000 (*Jur.* 2000/109534). Más en concreto, la falta de prueba de la titularidad de la nave conduce a la desestimación de la demanda por falta de legitimación activa en la Sentencia de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 5 de noviembre de 2002 (*Jur.* 2003/53156).

Consideramos que la titularidad de la acción de reparación de daños corresponde al propietario de la nave amarrada, de modo que si el mismo fue quien contrató la responsabilidad frente a él será contractual, en tanto que si quien contrató el amarre fue un tercero, que no actuase en su representación legal o voluntaria, la responsabilidad sería de naturaleza extracontractual¹⁰⁴.

El contratante del amarre no propietario de la embarcación ni representante de su propietario sólo podrá reclamar la reparación de tales daños y perjuicios, como responsabilidad contractual, en la medida en que deba, a su vez, responder de los mismos frente al propietario de la embarcación.

6. RESTANTE CONTENIDO DEL CONTRATO DE AMARRE. OBLIGACIÓN DE ACTUACIÓN DILIGENTE DEL USUARIO DEL AMARRE.

Dado que el contrato de amarre es bilateral y oneroso, y una vez analizada la obligación de custodia y vigilancia a cargo del explotador del puerto, el mismo asume también la obligación de mantener al usuario en el uso y goce del punto de amarre, así como en perfecto estado las instalaciones del puerto con el fin de que la estadia de la embarcación, y su entrada y salida en el puerto resulten seguras, lo que resulta de la aplicación del artículo 1554.2 y 3 CC¹⁰⁵. Por supuesto que también habrá responsabilidad cuando se produzcan daños en las embarcaciones como consecuencia del mal estado de las instalaciones portuarias en las que tiene lugar el amarre, tales como deficiencias en las bandas de goma protectoras de los puestos de amarre, pantalanés, boyas, cornamusas, etc...¹⁰⁶

¹⁰⁴ No es nada clara, a nuestro juicio, la doble responsabilidad que frente al usuario y al propietario del vehículo estacionado establece el artículo 5.1 LCAV; en todo caso, como dice MARTIN SANTISTEBAN, S., «Ley...», ob. cit., p. 98, se trata de una responsabilidad *ex lege* que, a nuestro entender, no es posible extenderla al contrato de amarre.

En la práctica del amarre, *vid.* en el sentido que acabamos de sostener la Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 30 de enero de 1996 (Ac 1996/114), que además admite la legitimación contractual de la propietaria de la embarcación, no contratante, como subrogada en los del derechos del depositante, por aplicación del artículo 1186 CC.

¹⁰⁵ En Italia, en el mismo sentido, ANTONINI, A. «Il contratto...», ob. cit., p. 1091.

¹⁰⁶ *Sensu contrario vid.* la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 15 de noviembre de 2000 (*Jur.* 2000/109534).

En cuanto a lo que se refiere a la posición contractual del usuario es preciso detenerse brevemente en sus dos obligaciones principales:

- a) Pagar el precio convenido, generalmente por días de estancia o estadias¹⁰⁷, o por periodos mensuales, trimestrales o anuales o incluso indefinidos, en función de la superficie por metros cuadrados de la lámina de agua a la que afecta el amarre, con cláusula de revisión anual del canon¹⁰⁸. Respecto del cobro de tal precio el explotador del puerto gozará de la preferencia que le otorga el artículo 2.1 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, firmado en Bruselas el 10 de abril de 1926, en relación con el artículo 580.3º C. Com. —desde el 1 de septiembre de 2004, debe tenerse en cuenta la aplicación del nuevo artículo 580.2 C. Com., introducido por la disposición final segunda.7 de la Ley concursal de 9 de julio de 2003, conforme al cual, en caso de concurso, si no se hubiere ejercitado el derecho de separación del buque conforme a dicha Ley concursal, la clasificación y graduación de créditos se regirá por lo establecido en ella— y con el artículo 70.1 LPEMM¹⁰⁹. Es también aplicable por analogía el derecho de retención que contempla el artículo 5.3 LCAV, ya que aunque se trata de un privilegio que debe ser objeto de interpretación restrictiva, nunca extensiva, la analogía entre ambas figuras contractuales sirve para com-

En sentido directo, respecto del deficiente estado de las bandas de goma de protección del puesto de amarre, *vid.* la Sentencia de la Sección 14ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 27 de febrero de 2001 (*Jur.* 2001/149250), o respecto de la existencia de huecos en la zona de amarre que analiza la Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 29 de enero de 2002 (*Jur.* 2002/98745).

¹⁰⁷ *Vid.* la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 5 de junio de 2000 (*Jur.* 2000/241479).

¹⁰⁸ *Vid.* las Sentencias de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de enero de 2002 (*Jur.* 2002/96484) y de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 19 de marzo de 2001 (*Jur.* 2001/140750) de 25 de marzo de 2002 (*Jur.* 2002/152396). En la doctrina italiana, RIGHETTI, G., *Trattato...*, ob. cit., p. 717

¹⁰⁹ *Vid.* la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 31 de octubre de 1997 (Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Sierra Gil de la Cuesta; *RJA* 2002/9733). En la doctrina, destaca GABALDON GARCIA, J. L., «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», *La reforma de la legislación marítima*, ARROYO MARTINEZ, I. y E. BELTRAN SANCHEZ (directores), Aranzadi, Pamplona, 2002, p. 111, como el citado Convenio de Bruselas de 1926 no se circunscribe a los buques mercantes, comprendiendo también a los buques de recreo.

pletar el derecho de retención, que tampoco es un privilegio de cobro¹¹⁰, establecido por el artículo 1780 CC al regular el contrato de depósito, si se considera que sólo abarca el reembolso de gastos y la indemnización de perjuicios al depositario contemplados en el artículo 1779 CC¹¹¹, puesto que elementos del depósito sí que forman parte integrante de este nuevo contrato mixto o complejo.

- b) Comportarse de forma diligente, siguiendo las instrucciones que le pueda dar el explotador para hacer uso del amarre y de los servicios accesorios correspondientes. Por ello, el usuario deberá responder extracontractualmente de los daños y perjuicios que se causen a la explotadora del puerto y a cualquier tercero como consecuencia de su deficiente actuar en el amarre de la embarcación¹¹² o por haberla amarrado en un lugar inadecuado¹¹³ o de manera defectuosa, de modo que se produzca una colisión con otra embarcación¹¹⁴. Recordamos que para la cobertura de estos daños a terceros hay que prestar especial atención al seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo, regulado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, cuyo estu-

¹¹⁰ Sobre el artículo 5.3 LCAV y su no configuración como privilegio de cobro, *vid.* CORDERO CUTILLAS, I., «Comentario a la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos», *Act. Civil* 2003, p. 577.

¹¹¹ Interpretación restrictiva de BADOSA COLL, F., *Comentario del Código Civil*, tomo II, Ministerio de Justicia, Madrid, 1993, p. 1689.

¹¹² Así, *vid.* la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife de 17 de febrero de 2001 (*Jur.* 2001/137207), moderando esa responsabilidad al 50% en función de la concurrencia de circunstancias atmosféricas desfavorables que coadyuvaron al accidente, la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Cantabria de 26 de septiembre de 2002 (*Jur.* 2002/265034) y la Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 7 de noviembre de 2002 (*Jur.* 2003/91199). En la práctica comparada, *vid.* la Sentencia de la Corte de Casación, Cámara Comercial, de 12 de junio de 2001 (www.legifrance.gouv.fr), donde considera fuerza mayor la existencia de vientos de 133 km/h, que coadyuvaron a la rotura de las amarras de un buque que luego impactó contra otro, aunque finalmente desestime la demanda por entender que no había quedado probado que la rotura de amarras se hubiese debido a la comisión de negligencia por el propietario del buque que vio soltadas las mismas. En la doctrina científica comparada, *vid.* en el mismo sentido ANTONINI, A. «Il contratto...», *ob. cit.*, p. 1095.

¹¹³ *Vid.* la Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 5 de junio de 2001 (*Jur.* 2001/240057).

¹¹⁴ *Vid.* la Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa de 13 de mayo de 2002 (*Jur.* 2002/228707).

dio excede del objeto de este trabajo —pero que sirve, sin duda, para asimilar cada vez más la circulación, y también el estacionamiento, marítimo y terrestres, pues, no hay que olvidar en España el también obligatorio seguro de circulación de los vehículos de motor¹¹⁵—, que permite la cobertura de:

- los daños materiales y personales a terceros, con motivo del ejercicio de actividades náutico deportivas en aguas españolas, si bien por pacto expreso pueden expandirse los riesgos asegurados;
- causados por los navieros o propietarios de dichas embarcaciones, o por las personas debidamente autorizadas por el propietario para llevar el gobierno de las mismas o para ayudarles;
- siempre que tales embarcaciones ya sean a motor, o bien a vela, si bien en este último caso deben superar los seis metros de eslora;
- especial importancia tiene recordar en este ámbito y en relación con nuestro trabajo que quedan fuera de la cobertura de este seguro los daños causados por embarcaciones robadas¹¹⁶.

Justamente, al objeto de que el titular del contrato de amarre quede en todo caso protegido, salvando las exclusiones del Seguro obligatorio que acabamos de referir, es especialmente útil que por el mismo se contrate adicionalmente un seguro de suscripción voluntaria de embarcaciones deportivas y de recreo, dentro del que destacan por su relevancia práctica las cláusulas que suelen incorporarse a los mismos, conocidas como «IYC», siglas de las Cláusulas del Instituto para Yates (*Institut Yacht Clauses*), adoptadas ya en 1926 por el Instituto de Aseguradores de Londres. Este seguro voluntario que incluya las citadas cláusulas «IYC» incluye la cobertura de los daños en el buque asegurado, por lo que aquí interesa, por riesgos de incendio, contacto

¹¹⁵ Tomando este factor como elemento de acercamiento entre amarre y aparcamiento, en Italia, *vid.* VERDE, L., «Il contratto...», *ob. cit.*, p. 561 y «Sulla...», *ob. cit.*, p. 711.

¹¹⁶ Más en extenso sobre esta modalidad de seguro obligatorio, *vid.* SANCHEZ-FERRAGUT, J., «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo», *RES*, nº 98, abril-junio 1999, pp. 355-368, ARROYO MARTINEZ, I., *Curso...*, *ob. cit.*, pp. 829-832 y MESTRE, A., «El seguro...», *ob. cit.*, esp. pp. 252-254.

con diques o instalaciones portuarias, y por robo del buque entero por haber sido forzada la entrada en el mismo¹¹⁷. De este modo será la aseguradora que cubra ese siniestro quien se subrogará en las acciones que tenga el usuario contra la explotadora del puerto por el contrato de amarre (artículo 43 LCS).

Por último, es evidente que la explotadora no responderá de los daños y perjuicios que sufra la embarcación amarrada como consecuencia de la deficiente actuación del usuario, ni de su deficiente conservación. Es más, el propietario de la embarcación habrá de responder de los daños que esa deficiente conservación pueda ocasionar al concesionario del puerto, así como los gastos que, en su caso, asuma el citado concesionario por cuenta del propietario, por ejemplo cuando por cuenta de este último se encargue del desguace de la nave hundida en el puerto por causa de su deficiente estado de conservación¹¹⁸ y, con carácter más general, cuando se trate de gastos asumidos con carácter necesario para que la guarda de la embarcación resulte efectiva —traslado a un lugar más resguardado del puerto en caso de fuerte temporal, achique de agua, etc...—¹¹⁹.

7. EXTINCIÓN.

La naturaleza mixta del contrato de amarre se manifiesta, para concluir, en el momento de su extinción.

Sistemática y resumidamente, el contrato de amarre se extingue:

- a) Como cualquier otro contrato de tracto sucesivo, por el vencimiento del plazo convenido, a menos que se hubiese pactado anticipadamente su prórroga.
- b) Como si se tratase de un contrato de depósito en sentido estricto, por causa de la pérdida o destrucción de la embarcación amarrada (artículo 1777 CC).

¹¹⁷ Más en extenso, sobre esta modalidad de seguro voluntario, *vid.* MESTRE, A., «El seguro...», *ob. cit.*, pp. 255-256.

¹¹⁸ Como razonó la Sentencia de la Sección 9ª de la Audiencia Provincial de Valencia de 11 de enero de 2003 (*Jur.* 2003/75396), basándose en la aplicación del artículo 1098 CC.

¹¹⁹ Por analogía con el depósito entendemos que la explotadora del puerto tiene la obligación de asumir tales gastos. En el ámbito del depósito y respecto de tal obligación, por todos, *vid.* SERRERA CONTRERAS, P. L., *El contrato...*, *ob. cit.*, pp. 61-62.

- c) Como si se tratase de un arrendamiento de cosa en sentido estricto, por la destrucción del puerto deportivo, o, más en concreto, por la destrucción del punto de amarre en el muelle de dicho puerto, por ejemplo, como consecuencia de un temporal marítimo (artículo 1568 CC).
- d) Como consecuencia de su vinculación con la relación concesional del puerto deportivo de la que es titular la explotadora del mismo, cuando se produzca la extinción del contrato de concesión del puerto deportivo del que fuera titular dicha explotadora.

BIBLIOGRAFÍA

- ACERO IGLESIAS, P., *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales*, Aranzadi, Pamplona, 2002.
- ALBA FERNANDEZ, M. y T. RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLEL, «Practicaje y competencia: razones para la cautela», *DN*, nº 138, marzo 2002, pp. 1-16.
- ALVAREZ LATA, N., «El contrato de aparcamiento de vehículos. Notas a la Ley 40/2002, de 14 de noviembre», www.indret.com, abril de 2003, pp. 1-15.
- ANTONINI, A. «Il contratto di ormeggio», *DM*, 1999, pp. 1067-1095.
- ARROYO MARTINEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 2001.
- BADOSA COLL, F., *Comentario del Código Civil*, tomo II, Ministerio de Justicia, Madrid, 1993.
- BALLESTEROS DE LOS RÍOS, M^a., *El contrato de aparcamiento*, Aranzadi, Pamplona 2000.
- BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., «Aparcamientos», *AC*, nº 15, noviembre 2002, p. 11.
- CAMARDA, G., «I contratti nella pesca marittima», *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo. Atti del Convegno, Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, cura di SILINGARDI, G., A. ANTONINI y F. MORANDI*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1996, pp. 429-467.
- CARRASCO PERERA, A., «Aparcamientos: una superfluidad normativa», *AJA*, nº 557, 12 de diciembre de 2002, p. 3.
- COMENALE PINTO, M., «Intorno alla natura e al contenuto del contratto di ormeggio», *DT*, 2000, pp. 889-902.
- CORDERO CUTILLAS, I., «Comentario a la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos», *Act. Civil* 2003, pp. 561-577.
- FERNANDEZ-GUERRA FERNANDEZ, R., *El contrato de practicae*, J. M. Bosch, Barcelona, 1997.
- FERNANDEZ PEREZ, N., *Contratación mercantil*, volumen I, *Cuenta corriente, compraventa, comisión, mercado de valores, depósito, préstamo y garantía*, GALLEGO SANCHEZ, E. (dirección), Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.

- GABALDON GARCÍA, J. L., «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», *La reforma de la legislación marítima*, ARROYO MARTINEZ, I. y E. BELTRAN SANCHEZ (directores), Aranzadi, Pamplona, 2002, pp. 93-118.
- GALLEGO DOMINGUEZ, I., «Caracteres del contrato de aparcamiento sujeto a la Ley de 14 de noviembre de 2002», *ECI*, n° 31, enero 2003, pp. 3-38.
- GARCÍA CANTERO, G., «El contrato de aparcamiento (notas de urgencia sobre una Proposición de Ley)», *Act. Civil*, 2000, pp. 1481-1494.
- DI GIOVANNI, C., «Questioni attinenti alla natura giuridica del contratto di ormeggio», *DT*, 1995, pp. 806-809.
- HERRADA ROMERO, R. I., *El contrato de garaje*, Edersa, Madrid, 2001.
- LOPEZ BARBA, E., «Consideraciones sobre la nueva Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos», *RdP*, n° 10, 2003-1, pp. 101-115.
- MARTIN OSANTE, J. M., «La aplicabilidad del Código de comercio a la navegación de recreo», *RDM*, n° 243, enero-marzo 2002, pp. 305-336.
- MARTIN SANTISTEBAN, S., *El depósito y la responsabilidad del depositario*, Aranzadi, Pamplona, 2002.
- MARTIN SANTISTEBAN, S., «Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos», *RdP*, n° 10, 2003-1, pp. 95-100.
- MARTINEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil*, volumen II, undécima edición, Tecnos, Madrid, 2003.
- DE MARZI, C., «Non obbligatorietà del servizio di ormeggio e diritto all'autoproduzione», *DT*, 2000, pp. 168-172.
- DE MEO, R., «Il contratto di ormeggio e l'autonomia contrattuale», *IDM*, 1996, pp. 714-719.
- MESTRE, A., «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», *ADM*, volumen XIX, 2002, pp. 247-264.
- NAVAJAS REBOLLAR, M., *Régimen jurídico-administrativo de los puertos*, Marcial Pons, Madrid, 2000.
- OZCARIZ NAVARRO, F., *El contrato de depósito. Estudio de la obligación de guarda*, José M^a. Bosch Editor, Barcelona, 1997.
- OZCARIZ NAVARRO, F., *Comentarios al Fuero Nuevo. Compilación del Derecho civil foral de Navarra*, RUBIO TORRANO, E. (director) y ARCOS VIEIRA, M^a. L. (coordinadora), Aranzadi, Pamplona, 2002.
- REZENTHEL, R., «Le droit d'amarrage pour les associés de sociétés concessionnaires de ports de plaisance», *LDM*, n° 607, septiembre 2000, pp. 757-762.
- RIGHETTI, G., *Trattato di Diritto Marittimo, parte prima, tomo primo*, Dott. Giuffrè A. Editore, Milán, 1987.
- RODRIGUEZ CAORSI, Y., «Régimen jurídico del alquiler de embarcaciones de recreo», *ADM*, volumen XIX, 2002, pp. 221-246.
- DE ROS, I., «¿Qué hacer si nos aborda una patrulla de la Guardia Civil?», *ADM*, volumen XVIII, 2001, pp. 315-341.
- SALINAS ADELANTADO, C., «Contrato de amarre», *RGD*, n° 668, mayo 2000, pp. 6219-6221.

- SANCHEZ-FERRAGUT, J., «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo», *RES*, n° 98, abril-junio 1999, pp. 355-368.
- SANCHEZ RUIZ, M., «Régimen jurídico del servicio portuario de practicaaje en la Ley 27/1992 y el vigente Reglamento General de Practicaaje», *RDM*, n° 231, enero-marzo 1999, pp. 197-217.
- SERRENA CONTRERAS, P. L., *El contrato de depósito mercantil, Tratado de Derecho Mercantil*, volumen 35, OLIVENCIA, M., C. FERNANDEZ-NOVOA y R. JIMENEZ DE PARGA (directores), G. JIMENEZ SANCHEZ (coordinador), Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2001.
- LA TORRE, U., «Ormeaggio di nave», *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1997, pp. 723-737.
- VALLE, L., «Il contratto di ormeaggio», *I Contratti del commercio dell'industria e del mercato finanziario*, Trattato diritto da Francesco GALGANO, tomo segundo, Utet, Torino, 1995, pp. 1815-1832.
- VERDE, L., «Il contratto di ormeaggio tra Diritto pubblico e privato», *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo. Atti del Convegno, Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, cura di SILINGARI, G., A. ANTONINI y F. MORANDI*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1996, pp. 539-565.
- VERDE, L., «Sulla responsabilità del'ormeggiatore per custodia dell'imbarcazione da diporto», *IDM*, 1996, pp. 702-714.
- VICENT CHULIA, F., *Introducción al Derecho Mercantil*, 16ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.
- ZAMBONINO PULITO, Mª, *Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1997.

JURISPRUDENCIA CITADA

- Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 5 de octubre de 1992 (Ponente: Excmo. Sr. D. José Almagro Nosete; *RJA* 1992/7521).
- Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca de 16 de diciembre de 1992 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Francisco Iñigo Martorell; *RGD* n° 594, marzo 1994, pp. 2895 y ss.).
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 17 de noviembre de 1994 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Fernando Lacaba Sánchez; *AC* 1994/2260).
- Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 30 de enero de 1996 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Federico Rodríguez Mira; *AC* 1996/114).
- Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 1996 (Ponente: Excmo. Sr. D. José Almagro Nosete; *RJA* 1996/7238).
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara de 23 de enero de 1997 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Víctor Manuel Sanz Pérez; *AC* 1997/44).
- Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 31 de octubre de 1997 (Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Sierra Gil de la Cuesta; *RJA* 2002/9733).

- Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de noviembre de 1997 (Ponente: Ilmo. Sr. D. Jordi Seguí; *RJC*, 1998-II, pp. 397 y ss.).
- Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 19 de diciembre de 1998 (Ponente: Excmo. Sr. D. Alfonso Barcalá Trillo-Figueroa; *RJA* 1998/9643).
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 10 de febrero de 1999 (Ponente: Ilmo. Sr. Herrando Millán; *Act. Civil* 1999/487).
- Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1999 (Ponente: Excmo. Sr. D. Francisco Morales Morales; *RJA* 1999/1056).
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 10 de marzo de 1999 (Ponente: Ilmo. Sr. Abril Campoy; *Act. Civil* 1999/822).
- Sentencia de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Cádiz de 13 de enero de 2000 (Ponente: Ilmo. Sr. D. Fernando Tesón Martín; *AC* 2002/221).
- Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de mayo de 2000 (Ponente: Ilma. Sra. Dª. Juana María Gelabert Ferragut; *AC* 2000/2291).
- Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 5 de junio de 2000 (Ponente: Ilmo. Sr. D. Guillermo Rosselló Llaneras; *Jur.* 2000/241479).
- Sentencia de la Sección 7ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 22 de junio de 2000 (Ponente: Ilma. Sra. Dª. Gracia Serrano Ruiz de Alarcón; *Jur.* 2000/270072).
- Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Cantabria de 19 de julio de 2000 (Ponente: Ilmo. Sr. D. Javier de la Hoz de la Escalera; *AC* 2000/3765).
- Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 10 de noviembre de 2000 (Ponente: Ilma. Sra. Dª. Rosalía Fernández Alaya; *Jur.* 2001/109354).
- Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 15 de noviembre de 2000 (Ponente: Ilmo. Sr. D. Ricardo Moyano García; *Jur.* 2000/109534).
- Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000 (Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro González Poveda; *RJA* 2000/10144).
- Sentencia de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Cádiz de 2 de febrero de 2001 (Ponente: Ilmo. Sr. D. José Mª. Pacheco Aguilera; *Jur.* 2001/133879).
- Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife de 17 de febrero de 2001 (Ponente: Ilmo. Sr. D. José Antonio González González; *Jur.* 2001/137207).
- Sentencia de la Sección 14ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 27 de febrero de 2001 (Ponente: Ilma. Sra. Dª. Mª. Eugenia Alegret Burges; *Jur.* 2001/149250).
- Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 19 de marzo de 2001 (Ponente: Ilma. Sra. Dª. Antonia Mª. Perello Jorquera; *Jur.* 2001/140750).
- Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 29 de mayo de 2001 (Ponente: Ilma. Sra. Dª. Mercedes Hernández Ruiz-Olalde; *Jur.* 2001/258840).

- Sentencia de la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 5 de junio de 2001 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Mª. Nuria Zamora Pérez; *Jur.* 2001/240057).
- Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 20 de junio de 2001 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Esperanza Pérez Espino; *Jur.* 2001/238537).
- Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Castellón de 30 de octubre de 2001 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Eloísa Gómez Santana; *Jur.* 2002/31170).
- Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 15 de enero de 2002 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Jaume Massanet Moragues; *Jur.* 2002/96484).
- Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 29 de enero de 2002 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Jaime Esáin Manresa; *Jur.* 2002/98745).
- Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Tarragona de 13 de febrero de 2002 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Antonio Carril Pan; *Jur.* 2002/101510).
- Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 12 de marzo de 2002 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Manuel Almenar Belenguer; *Jur.* 2002/150858).
- Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 25 de marzo de 2002 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Santiago Oliver Barceló; *Jur.* 2002/152396).
- Sentencia de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa de 13 de mayo de 2002 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Mª. Luisa Vidal Gracia; *Jur.* 2002/228707).
- Sentencia de la Sección 14ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 10 de junio de 2002 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Rosa Mª. Agulló Berenguer; *Jur.* 2002/269589).
- Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Cantabria de 26 de septiembre de 2002 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Milagros Martínez Rionda; *Jur.* 2002/265034).
- Sentencia de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 5 de noviembre de 2002 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Magdalena Fernández Soto; *Jur.* 2003/53156).
- Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Alicante de 7 de noviembre de 2002 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Andrés Sánchez-Medina y Medina; *Jur.* 2003/91199).
- Sentencia de la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Baleares de 9 de enero de 2003 (Ponente: Iltmo. Sr. D. Santiago Oliver Barceló; *AC* 2003/638).
- Sentencia de la Sección 9ª de la Audiencia Provincial de Valencia de 11 de enero de 2003 (Ponente: Iltma. Sra. Dª. Mª. del Carmen Escrig Orenga; *Jur.* 2003/75396).

Sentencia de la Sección 16^a de la Audiencia Provincial de Barcelona de 3 de febrero de 2003 (Ponente: Ilmo. Sr. D. Remei Bona i Puigvert; *Jur.* 2003/140961).

Sentencia de la Sección 4^a de la Audiencia Provincial de Baleares de 17 de marzo de 2003 (Ponente: Ilma. Sra. D^a. Juana María Gelabert Ferragut; *Jur.* 2003/199692).

Sentencia de la Sala 1^a del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2003 (Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro González Poveda; *RJA* 2003/4127).