

LA FUNCIÓN CONSULAR EN EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN ESPAÑA

Bárbara DE LA VEGA JUSTRIBÓ*

CONTENIDOS: INTRODUCCIÓN. I. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LAS FUNCIONES CONSULARES EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA. II. EL FUNDAMENTO DE LA FUNCIÓN CONSULAR EN EL ÁMBITO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA. III. LA REGULACIÓN DE LA FUNCIÓN CONSULAR EN MATERIA DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN EL DERECHO INTERNACIONAL: EL CONVENIO DE VIENA SOBRE RELACIONES CONSULARES DE 1963. IV. LA REGULACIÓN DE LAS FUNCIONES CONSULARES RELACIONADAS CON LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN EL DERECHO INTERNO. 4.1. El Derecho interno de la navegación marítima: navegación por aguas interiores y la estancia del buque en el puerto. 4.1.1. La navegación por aguas interiores. 4.1.2. La estancia del buque en aguas interiores: jurisdicción y competencias administrativas sobre el buque. 4.1.2.a). La jurisdicción sobre el buque. 4.1.2.b). Las competencias administrativas. 4.1.3. La entrada y registro en el buque y su especial consideración como domicilio. 4.2. La materia consular en la reforma del Derecho marítimo interno. 4.2.1. El Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (2008). 4.2.2. La Ley de Navegación Marítima (2014). V. CONCLUSIONES. VI. BIBLIOGRAFÍA.

* *Profesora Visitante (Acreditada a Titular) de Derecho Mercantil, Universidad Carlos III de Madrid*

ORCID: 0000-0002-4636-0680. Este trabajo es resultado del proyecto de investigación “Los principios UNIDROIT en la Ley de navegación marítima y la existencia de una *Lex marítima*”, desarrollado en UNIDROIT (Roma), al amparo de la beca de movilidad “José Castillejo” concedida por el Ministerio de Educación Cultura y Deporte (2016). La autora desea agradecer todas las facilidades prestadas por UNIDROIT durante su estancia de investigación.

INTRODUCCIÓN

Siempre resulta sugestivo el reto de investigar acerca de una materia que apenas ha sido abordada con anterioridad, al tiempo que se torna complejo debido a la falta de referencias doctrinales¹ y jurisprudenciales que consultar. Éste es el caso de la función consular relacionada con la navegación marítima en España cuya regulación es objeto de revisión en estas páginas, precisamente con motivo de la aprobación de la nueva Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014) (en adelante, LNM). Con ánimo omnicompreensivo, la LNM regula las relaciones jurídicas que surgen con motivo de la navegación por el mar, y complementa las fuentes internacionales y europeas aplicables en nuestro ordenamiento jurídico (art. 2 LNM).

La LNM lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Como se recoge en el Preámbulo de la LNM, se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

La nueva LNM pretende superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Al mismo tiempo, pone fin a las carencias que en

estos últimos años se han detectado en relación a una pluralidad de intereses nacionales cuya tutela debe ser reforzada. Es el caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente marítimo² y del patrimonio cultural subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración, o la lucha contra el contrabando.

La LNM regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo. Esta amplitud conlleva que la LNM incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado.

Si bien existen algunas fuentes doctrinales que abordan la especialidad consular marítima, citadas en la bibliografía que acompaña este trabajo, las mismas se refieren al Derecho marítimo español ya derogado por la LNM por lo que pueden resultar obsoletas³. La carencia de estudios sobre la materia guarda coherencia con el declive que han sufrido las funciones consulares en el ámbito de la navegación marítima desde su origen, no así en otras materias.

Por todo lo anterior, el conocimiento del origen y evolución de estas funciones consulares se antoja necesario para comprender el sentido de su función en nuestros días. Este interés creció

¹ Entre las publicaciones recientes que abordan la intervención consular en general destaca AGUILAR BENITEZ DE LUGO, Mariano, *Intervención consular en Derecho Internacional privado*, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, Serie Derecho, número 106, 2005, Sevilla, 174 pp.

² Recientemente, DE LA VEGA JUSTRIBO, Bárbara, "Protección jurídica del medio ambiente marítimo: Prioridad para el desarrollo sostenible con especial referencia a España (ODS14 de Naciones Unidas)", *Análisis y comentarios de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas*, FERNÁNDEZ LIESA, C./ MANERO SALVADOR, A., Thomson Reuters Aranzadi, Pamplona, 2017.

³ Otros estudios se aproximan a las funciones consulares, y

en parte a las marítimas, pero se refieren a normas que se encuentran derogadas por lo que nos limitamos a su cita. Se trata de NÚÑEZ HERNÁNDEZ, Jesús, *La función consular en el Derecho español*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, Madrid, 1980; MARESCA, A., *Las relaciones consulares*, Madrid, 1974. MONFORT BELENGUER, Juan Bautista, "Cuestiones prácticas de Derecho marítimo español. Examen legal de las protestas de mar notariales", *Revista de Derecho mercantil*, números 17 y 18, 1948, págs. 285 a 295; RIVA, R., Y LOPEZ BLANCO, A., "Funciones consulares en materia de siniestros marítimos", *Revista de Derecho marítimo*, volumen I, 1951, págs. 31 a 48; y VIGIER DE TORRES, Agustín, *Derecho marítimo*, 3ª edición, Madrid, 1978.

en el momento en el que el Derecho de la navegación marítima español fue objeto de un largo proceso de reforma, pues representó la ocasión de revisar la configuración de las cuestiones ligadas a la intervención consular.

Los aspectos fundamentales de la función consular, en general, como son los relativos al origen, el concepto, la oficina consular, la clasificación de funciones consulares, las categorías de sujetos consulares y su particular estatuto consular, han sido abordados por la doctrina especializada. Por ello, y desde el enfoque propio del Derecho Mercantil en el que se enmarca el derecho de la navegación marítima y aérea en España, solo abordamos la actuación consular ligada a las relaciones nacidas en torno a la navegación marítima previstas en la LNM y sus antecedentes prelegislativos, sin olvidar la existencia de otras contenidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, LPEMM)⁴.

I. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LAS FUNCIONES CONSULARES EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Como sabemos, la institución consular es una de las más antiguas en el ordenamiento internacional y encuentra su origen en las necesidades del comercio en dicho ámbito. La complejidad de las relaciones económicas internacionales ha tenido como consecuencia la disminución de las funciones consulares de carácter comercial en beneficio de otras funciones en el ámbito de la cooperación internacional y la asistencia a los nacionales del Estado que envía, en la esfera del Derecho privado y, en particular, del Derecho

⁴ Véase, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011). Las Misiones Diplomáticas y las Oficinas Consulares de España actuarán como Administración Marítima en el extranjero, siguiendo las directrices impartidas por ésta y que le sean comunicadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores en relación con los buques de pabellón nacional que naveguen en aguas situadas en zonas en las que otro Estado ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, siempre que no se opongan a ello las leyes y reglamentos de dicho Estado.

⁵ ILLESCAS ORTIZ, Rafael, PERALES VISCASILLAS,

Uniforme del Comercio Internacionales.

La materia consular se regulaba inicialmente por normas de carácter consuetudinario que han sido codificadas por las Naciones Unidas en el Convenio de Viena sobre relaciones consulares de 24 de abril de 1963, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 56/1970, de 6 de marzo de 1970, en adelante, Convención de Viena de 1963. Paralelamente, existen múltiples convenios bilaterales sobre la materia como el Convenio europeo sobre funciones consulares hecho en París el 11 de diciembre de 1967⁶, dotado de alcance regional y no universal. Entre los convenios que abordan indirectamente la materia consular, en el contexto de una determinada institución, hay que referirse a la labor codificadora desarrollada por diversas organizaciones internacionales como la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, la Comisión Internacional del Estado Civil, (CIEC), el Consejo de Europa, o la Conferencia Interamericana de Derecho Internacional Privado (CIDIP).

La comprensión y correcta ubicación de la función consular en nuestros días requiere una referencia al origen histórico de la intervención consular marítima⁷. En la Alta Edad Media, cuando en el tráfico comercial se van creando nuevas necesidades, las soluciones que antiguamente se aplicaban resultan insuficientes, y de manera paulatina van siendo sustituidas por unas reglas diferentes que conforman un nuevo Derecho cuya característica principal es su dispersión y su carácter consuetudinario. Este Derecho marítimo empieza a ser recopilado a instancia de los poderes políticos locales, o por la

Pilar, *Derecho Mercantil Internacional. El Derecho Uniforme*, editorial Centro de Estudios Ramon Areces, S.A., Universidad Carlos III de Madrid, Madrid, 2003.

⁶ Instrumento de ratificación del Convenio Europeo sobre las Funciones Consulares, hecho en París el 11 de diciembre de 1967 (BOE núm. 84, de 8 de abril de 2011).

⁷ Abundan los trabajos doctrinales en torno al origen y evolución del Derecho marítimo en los que, necesariamente, se incluyen referencias a la institución consular. Por la claridad y capacidad de síntesis, se recomienda la consulta de PULIDO BEGINES, Juan Luis, *Instituciones de Derecho de la Navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009, pág. 52 y ss., cuya exposición se reproduce en parte en estas páginas.

iniciativa de los comerciantes, en soportes que facilitan su conocimiento, aplicación y difusión. Todo ello alumbrará siglos después el florecimiento del denominado Derecho marítimo consular o estatutario que se identifica con las compilaciones medievales, a las que más adelante nos referiremos.

Este Derecho marítimo bajomedieval se caracteriza por cuatro notas. Se parte de que la costumbre es su primera fuente normativa, de modo que los usos y costumbres marítimos son elaborados por los propios comerciantes y, con posterioridad, son recopilados por los tribunales consulares que componen los mismos comerciantes marítimos. Como consecuencia de ello, surgen diversas compilaciones jurídicas de usos marítimos. La segunda nota que caracteriza el Derecho de esta época es la especialidad, desde el momento en que tiende a tratar todas las cuestiones relativas al mar de manera unitaria y especial, en el sentido de distinto del Derecho común y mediante procedimientos sustanciados ante jurisdicciones especializadas, como los Consulados de Mar. La uniformidad es la tercera de las notas porque su ámbito no se delimita por fronteras territoriales, conformando un Derecho uniforme. Las colecciones y usos se aplican en espacios geográficos muy amplios, que trascienden el marco de ejercicio del poder político por determinados gobernantes, en consonancia con la universalidad de las necesidades que suscita la navegación marítima y de las soluciones comunes que las sociedades reclaman ante problemas idénticos. Por último, el comercio marítimo se caracterizaba entonces por la proliferación de empresas de base asociativa en las que concurren una comunidad de intereses entre propietarios de la nave, comerciantes y marineros.

Dentro del Derecho de la Edad Media, y dejando a un lado el Derecho marítimo bizantino, nos interesa, a los efectos de las funciones consulares, las compilaciones medievales. Estas colecciones de usos o costumbres son fruto de un largo proceso que se inicia en la alta Edad Media y culmina hacia el siglo XIV. En una primera época denominada pre-estatutaria, estas compilaciones surgen por iniciativa de los propios mercaderes que las aplican voluntariamente, por lo que, en

principio, tienen una difusión geográfica predominantemente local. No obstante, gracias a su propia calidad técnico-jurídica que facilitaba la solución de los conflictos de intereses derivados de la navegación marítima, algunas de estas colecciones adquieren gran relevancia y se divulgan entre la comunidad navegante, promoviendo la uniformidad del Derecho marítimo de esta época.

Con posterioridad, las autoridades políticas van interviniendo en la solución de conflictos y sancionan algunas de estas colecciones, dotándolas de mayor rango normativo e imperatividad, lo que en ocasiones les hace merecedoras de la denominación de “estatuto”.

En el ámbito del Mediterráneo, el Derecho marítimo sustantivo se distinguía por la vigencia del Consulado del mar (cuya primera redacción data de la segunda mitad del siglo XIV, aunque se considera, según algún texto de final del siglo XIII), fue considerado como el Derecho común marítimo, y fue traducido a varias lenguas y su vigencia se generalizó hasta la época de la ilustración. Su redacción en lengua catalana recoge una amplia colección de los usos y costumbres marítimos que se observaban originariamente en el área comprendida entre Valencia, Barcelona y los puertos italianos, y llegaron a convertirse en fuente común del Derecho marítimo de todo el Mediterráneo, tras un proceso largo y complejo, en el que se emplearon instrumentos de naturaleza diversa. Entre los precedentes más destacables de la obra se encuentran la parte marítima del Código de Valencia y el Código de las Costumbres de Tortosa de 1272. En su texto se diferencia unas normas de carácter procedimental y otras denominadas las buenas costumbres del mar. Junto a las instituciones propias del Derecho marítimo como el seguro y otras, se incluyen otras normas destinadas a procurar una navegación segura, como las destinadas a maniobras del atraque, la estiba de la carga y otras destinadas a la organización corporativa y judicial.

La mayoría de las ciudades marítimas europeas desarrollaron sus propios estatutos municipales que contenían, entre otras, reglas destinadas a regular la navegación y el uso de los puertos, los

consulados y tribunales especiales marítimos. Entre ellos destacan la Tábula de Amalphi, las Leyes marítimas de la ciudad de Visby, o los estatutos que llevan por nombre las distintas ciudades (Pisa, Venecia, etc.). Las Ordenanzas del Consulado de Valencia destacan en España, donde determinadas ciudades tenían reconocido el privilegio para crear un Consulado o una Casa de la Contratación y regular el tráfico mercantil, en las que las corporaciones de mercaderes dictaron sus propias ordenanzas sancionadas por el monarca. Su contenido incluía normas que regulaban aspectos públicos y privados de la navegación marítima, conforme a los usos de la plaza y se compilaban las sentencias más relevantes dictadas por los denominados tribunales consulares.

La revisión de la Edad Media no quedaría completa sin la referencia a las denominadas jurisdicciones especiales de la Mar, que juzgaban las cuestiones marítimo-mercantiles de manera separada de la jurisdicción ordinaria. Los estudiosos de la cuestión han fijado su origen en la legislación visigoda. En la misma se reconocía una jurisdicción especial cuya particularidad consiste en el Derecho que debe ser aplicado en las controversias que pudieran surgir entre los mercaderes de ultramar, y en la designación de unos jueces especiales para dirimir causas.

En constante evolución, Las Partidas reconocieron la existencia de una jurisdicción especial naval antes de que la jurisdicción consular resultara institucionalizada. Esta jurisdicción se circunscribía a los puertos y otros lugares considerados ribera del mar, y era ejercida por unos juzgadores que eran tenidos por unos hombres buenos del lugar y conocedores de las especialidades del mar, que solían ser nombrados por los sujetos de la navegación que eran parte de un litigio con el fin de resolver los conflictos. Esta jurisdicción era de carácter objetivo por razón de la materia relativa al negocio marítimo y, en defensa de los intereses de la navegación, se caracterizaba por sustanciarse con brevedad.

En la Edad Moderna, el Derecho marítimo evoluciona gracias a los cambios políticos y tecnológicos. Los poderes públicos intervienen en el sector marítimo con el fin de fomentar la

armada y la marina mercante. Consecuencia de ello es la centralización de la normativa marítima que perseguía evitar la oscuridad y dispersión de las normas que regulaban el comercio y el proceso mercantil, al tiempo que erradicar la arbitrariedad y la falta de aptitud de los comerciantes para juzgar determinados casos. Todo ello propició que en los procesos ante los tribunales consulares se promoviera la intervención de letrados. Esta unificación comportó el desarrollo de las leyes marítimas nacionales, cuyo alcance en España fue limitado y tardío, entre otros motivos por el carácter conservador de algunas instituciones como la del consulado, que era reticente a dejar de aplicar sus propias Ordenanzas.

El amplio uso de Las Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao de 1737 puso de manifiesto la centralización que se estaba alcanzando. Estas Ordenanzas, que reciben una influencia decisiva de la Ordenanza francesa de 1681, constituyen la más completa y sistemática recopilación de Derecho marítimo en España, y contribuyeron en gran medida a la posterior codificación de las normas marítimas y mercantiles. Fiel a su carácter de ordenanza consular, regula todos los aspectos públicos y privados de la navegación con un claro predominio de los últimos, y no reconoce la autonomía jurisdiccional y legislativa del Derecho marítimo frente al mercantil. Es preciso tener en cuenta que las Ordenanzas de Bilbao adquirieron un alcance general también fuera de España, pues su fuerza era superior a las propias leyes generales del Reino en el momento de la publicación del Código de Comercio de 1829. Sin embargo, muchos consulados continuaron aplicando con prioridad sus propias ordenanzas por lo que las de Bilbao tenían la consideración de Derecho supletorio.

Es en este momento cuando la jurisdicción consular adquiere mayor relevancia. Las jurisdicciones especiales marítimas subsisten desde la consolidación entre la institución gremial y la jurisdiccional, si bien a finales de la Edad Moderna se aprecia una progresiva independencia de la jurisdicción mercantil respecto de los consulados. A finales del siglo XIV, las corporaciones de mercaderes de algunas

ciudades adquieren jurisdicción en cuestiones comerciales. Cabe destacar que desde 1403, en Cádiz existía un Colegio de Pilotos Vizcaínos, cuyas Ordenanzas fueron aprobadas por los Reyes Católicos en 1500, que tenía un Cónsul con jurisdicción para sustanciar los pleitos relativos al oficio de pilotaje y la administración de carracas y galeras. Con posterioridad, se establecieron los Consulados de Burgos y Bilbao sobre la base de jurisdicciones especiales que ya existían en dichas ciudades. A finales del siglo XVII y principios del XIX, se produce la propagación de los consulados que, sin suponer ya la concesión de un privilegio especial, obedecen al intento de establecer con carácter general en todo el territorio del Reino una jurisdicción en materia mercantil.

Los Consulados eran órganos mixtos, de carácter gremial y jurisdiccional. Generalmente, las funciones de tipo corporativo, destinadas a defender los intereses de los comerciantes matriculados en ese consulado, anteceden a la atribución de potestades jurisdiccionales para conocer de los pleitos surgidos entre mercaderes. En su etapa de formación, el Consulado fue siempre un tribunal que en su origen era marítimo, o consulado de mar, y adquirió jurisdicción en materia de litigios comerciales distintos de los derivados en el negocio marítimo.

El Consulado era una institución de carácter gremial que representaba primordialmente los intereses en el comercio marítimo, y cuyo origen se encuentra en la pretendida incapacidad de los tribunales ordinarios y el procedimiento civil a la hora de resolver de manera expeditiva, económica y competentemente los litigios por cuestiones marítimas y mercantiles. Este panorama quedaría incompleto sin mencionar la circunstancia de que se comienza a perfilar la separación entre el fuero militar-marítimo de la Armada y el fuero mercantil de los Consulados.

⁸ La Ley 9.46.28 de la Recopilación de Leyes de las Indias de 1680 establece el ámbito de las competencias de los Consulados de Lima y México.

⁹ En torno a la relación del ejercicio consular y el origen del arbitraje marítimo, véanse, ESPLUGUES MOTA, Carlos, *Arbitraje marítimo internacional*, Estudios sobre arbitraje.

Los tribunales consulares, compuestos de un prior y varios Cónsules, tienen una jurisdicción plena, ya que juzgan y ejecutan por sí mismos lo juzgado, pero limitada a la materia mercantil y marítima⁹. Las normas sobre organización y procedimiento se contienen en las correspondientes ordenanzas. Esta justicia era administrada por los propios comerciantes, que no son técnicos en Derecho, de manera rápida y sumaria, con primacía de la oralidad. Se promueve la aplicación de criterios de justicia y equidad, pues las Ordenanzas están impregnadas de desconfianza hacia los profesionales del Derecho hasta el extremo de prohibir a las partes el ir acompañadas de abogados.

A finales del siglo XVII se producen los ataques a la jurisdicción consular que se fundamentan en la falta de una normativa uniforme para todo el Reino. En el siglo XVIII, la dispersión normativa que existía durante la vigencia del fuero consular se agrava debido a la multiplicación de consulados con regulaciones diferentes, y a la frecuente emisión de resoluciones contradictorias. En aras de la seguridad jurídica y evitar la arbitrariedad, los interesados en el negocio de la navegación marítima aspiraban a la unificación del Derecho mercantil. En la misma línea derivada de la falta de normativa uniforme, se presenta otro problema en los tribunales especiales de comercio, que consiste en las persistentes disputas competenciales que enfrentaban los consulados que existían entre sí, y a la jurisdicción consular con la ordinaria, o con otras jurisdicciones especiales. El origen de estos conflictos de competencia en ocasiones se encontraba, no solo en la defectuosa normativa delimitadora, sino también la tendencia de los jueces consulares de extender su jurisdicción más allá de lo que les correspondía. Ante esta situación, los tribunales ordinarios aceptaban su propia competencia en cuantas materias se les sometían, aunque pertenecieran al ámbito de la justicia consular, y las Autoridades resolvían el

Navarra: Thomson Civitas, 2007; DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, "Arbitraje marítimo internacional", *Enciclopedia de Arbitraje*, Dir. COLLANTES, J.L., (Coords. BAIZEAU, CREMADES, DE BENITO, DE LA VEGA, GALLEGU, MAS), tomo I, vol. 47, y Tomo II, vol. 48, Biblioteca de Arbitraje, Estudio Mario Castillo Freyre, Perú, julio, 2018, págs. 132 y ss.

problema intentando promover una clara delimitación competencial y defendiendo la institución consular frente a los abusos de la justicia ordinaria.

Con la codificación se produce la transformación del Derecho marítimo en el Derecho del comercio marítimo, y en el tema que nos ocupa hay que destacar que las necesidades del tráfico comercial de esta época requerían la superación de los ordenamientos particulares de los consulados. Entre los defectos de la codificación española que han sido criticados merece su mención en este trabajo la denominada privatización del Derecho marítimo, rompiendo con ello con la tradición secular de la regulación unitaria de este Derecho, como se establecía en las ordenanzas consulares.

La decadencia de las organizaciones gremiales, y entre ellas los consulados, a finales de la Edad Moderna, no afecta al papel de los consulados como órganos de aplicación e interpretación de las Ordenanzas de comercio. Por el contrario, predomina la conciencia generalizada de que todavía es necesaria la jurisdicción privada mercantil que, desde antiguo, resultó adecuada para hacer frente a las exigencias específicas del tráfico comercial mediante la aplicación de un juicio plenario rápido, dirigido de oficio por el juez, sin *litis contestatio*, y basado en la *verdad sabia y la buena fe guardada*. A pesar de ello, la jurisdicción consular es mirada con recelo por buena parte de los ilustrados que rechazan su vinculación a una institución gremial, que ha sido criticada como una lacra para el comercio y el progreso. En Europa, la jurisdicción consular presenta características diferentes en cada Estado y llega al siglo XIX con distinta vitalidad y eficacia.

El Código de Comercio de 1829 supuso la supresión de las Ordenanzas consulares y la creación de los tribunales de comercio, como órganos nuevos, comunes para todo el Reino, llamados a cumplir las funciones jurisdiccionales de los consulados, pero desprovistos de las demás funciones de carácter no judicial, y enmarcados en la estructura de la Administración general de

la justicia del Estado. Durante su corta vigencia, estos tribunales de comercio tienen poco en común con los antiguos consulados y solo supusieron continuidad en el ejercicio de algunas de las funciones judiciales atribuidas a los consulados, ejercidas finalmente en razón de la materia y no en atención a la pertenencia de los litigantes a un determinado estamento, mientras que el procedimiento de aquellos presenta también notorias peculiaridades que lo diferencian del observado en los tribunales consulares.

A partir de la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1870 con la consecutiva eliminación de las jurisdicciones especiales como la del comercio, y hasta 2003 con la creación de los juzgados de lo mercantil con la Ley para la reforma del Derecho concursal¹⁰, se ha debatido sobre los pros y los contras de la jurisdicción especializada.

La evolución de la institución consular que hemos expuesto permite demostrar y confirmar nuestra primera consideración, que es el declive sufrido por las funciones consulares en el ámbito de la navegación marítima.

II. EL FUNDAMENTO DE LA FUNCIÓN CONSULAR EN EL ÁMBITO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

A las razones que justifican la existencia de la función consular en general, se suman otras propiamente marítimas que derivan de las notas características del Derecho marítimo de la especialidad y la autonomía, como ha defendido parte de la doctrina de manera no pacífica. Con acierto, se ha afirmado que la existencia del Derecho marítimo viene determinada por la concurrencia en el tráfico marítimo de problemas que no encuentran solución por cauces ordinarios del Derecho común.

Tradicionalmente, una parte de la doctrina autorizada considera que la especialidad jurídico-marítima reside en el riesgo físico del mar, singularizado por las particulares condiciones de peligrosidad, lejanía e incomunicación en que se

¹⁰ Ley Orgánica 8/2003, de 9 de julio, para la Reforma Concursal, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985,

de 1 de julio, del Poder Judicial, BOE núm. 164 de 10 de Julio de 2003.

desenvuelve la actividad marítima.

En coherencia con lo anterior, hay que entender que la peligrosidad, lejanía e incomunicación en el ejercicio de la actividad de la navegación tienen como consecuencia que, entre las funciones consulares reguladas en la Convención de Viena de 1963, se establezcan dos funciones ligadas específicamente al ámbito de la navegación marítima. Se trata de las letras *k* y *l* del artículo 5 de la Convención que se comentan más adelante.

III. LA FUNCIÓN CONSULAR EN MATERIA DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN EL DERECHO INTERNACIONAL: EL CONVENIO DE VIENA SOBRE RELACIONES CONSULARES DE 1963

Como se ha señalado, en España rige la materia consular la Convención de Viena de 1963 que en su artículo 5 enumera las funciones que los Cónsules han de desempeñar, destacando por su relación con el ámbito de la navegación marítima, las previstas en las letras *k*) y *l*).

La primera de ellas (art. 5.k) se refiere al ejercicio, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado que envía, los derechos de control o inspección de los buques que tengan la nacionalidad de dicho Estado, y de las aeronaves matriculadas en el mismo y también de sus tripulaciones.

La segunda función (art. 5.l) concreta una serie de obligaciones que incumben a los Cónsules como son prestar la ayuda a los buques y aeronaves a que se refiere el apartado *k*) del mismo artículo y también a sus tripulaciones; recibir declaración sobre el viaje de esos buques, examinar y refrendar los documentos de a bordo y, sin perjuicio de las facultades de las autoridades del Estado receptor, efectuar encuestas sobre los incidentes ocurridos en la travesía y resolver los litigios de todo orden que se planteen entre el capitán, los oficiales y los marineros, siempre que lo autoricen las leyes y reglamentos del Estado

que envía.

Agregado a estas funciones concretas, y reconocido que el buque y la aeronave son, respectivamente, uno de los ejes vertebradores del Derecho de la navegación marítima¹¹ y aérea¹², conviene al menos mencionar otros cuatro aspectos ligados a los citados vehículos de la navegación que son regulados en el texto de la Convención de Viena de 1963. En primer lugar, la libertad de comunicación regulada en el artículo 35.7, significa que la valija consular podrá ser confiada al comandante de un buque, o de una aeronave comercial, que deberá aterrizar en un aeropuerto autorizado para la entrada. Este comandante llevará consigo un documento oficial en el que conste el número de bultos que constituyan la valija, pero no será considerado como correo consular. La oficina consular podrá enviar a uno de sus miembros a hacerse cargo de la valija, directa y libremente de manos del comandante del buque o de la aeronave, previo acuerdo con las autoridades locales competentes.

En segundo lugar, cuando las autoridades competentes del Estado receptor posean información correspondiente a naufragio y accidentes aéreos, estarán obligadas a informar sin retraso, a la oficina consular más próxima al lugar del accidente, cuando un buque, que tenga la nacionalidad del Estado que envía, naufrague o encalle en el mar territorial o en las aguas interiores del Estado receptor, o cuando un avión matriculado en el Estado que envía sufra un accidente en territorio del Estado receptor (artículo 37.c de la Convención).

En tercer lugar, la Convención de Viena de 1963 establece la inmunidad de jurisdicción de los funcionarios consulares y los empleados consulares que no estarán sometidos a la jurisdicción de las autoridades judiciales y administrativas del Estado receptor por los actos ejecutados en el ejercicio de las funciones consulares. Lo anterior no se aplicará en el caso de un procedimiento civil que sea entablado por un tercero como consecuencia de daños causados

¹¹ En este sentido se pronuncia el Preámbulo de la LNM.

¹² Por todos, véase, MORILLAS JARILLO, M^a José/

PETTIT LAVALL, M^a Victoria, GUERRERO LEBRÓN, M^a Jesús, *Derecho aéreo y del espacio*, Marcial Pons, Madrid, 2015.

por un accidente de vehículo, buque o avión, ocurrido en el Estado receptor (artículo 43.b de la Convención).

Por último, los miembros de la oficina consular deberán cumplir todas las obligaciones que impongan las leyes y reglamentos del Estado receptor relativas al seguro de responsabilidad civil por daños causados a terceros por la utilización de vehículos, buques o aviones (artículo 56 de la Convención).

Los cuatro preceptos citados se encuentran dispersos en la Convención de Viena de 1963 y se corresponden con la denominada libertad de comunicación y cuestiones propias del Derecho civil.

IV. LAS FUNCIONES CONSULARES RELACIONADAS CON LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN EL DERECHO INTERNO

4.1. El Derecho interno de la navegación marítima: navegación por aguas interiores y la estancia del buque en el puerto

En el ordenamiento jurídico español, la función consular marítima ha de revisarse a la luz de la regulación relativa al control, inspección y asistencia a los buques. La necesaria limitada extensión de este trabajo, nos lleva a realizar una remisión a los trabajos de la doctrina maritimista¹³.

En el ámbito interno, es preciso distinguir las potestades reglamentarias y de ejecución sobre los buques con el fin de hacer cumplir las leyes y reglamentos, y para sancionar su incumplimiento. En este sentido, la Administración marítima española goza de potestades para intervenir sobre los buques en navegación o en puerto, consistentes en la interceptación, la inspección y

la detención de buques.

4.1.1. La navegación por aguas interiores

La aplicación y correcta interpretación de las funciones consulares marítimas reguladas en las letras k y l del artículo 5, requiere partir de la delimitación del concepto de las aguas interiores y de la navegación en ellas practicada. Las aguas interiores constituyen un espacio donde el Estado ribereño ejerce su plena soberanía, sin limitación alguna, tanto sobre las propias aguas, como sobre el lecho y el subsuelo marino y el espacio aéreo correspondiente. El Estado ribereño goza de plenas competencias para regular todas las actividades que se lleven a cabo en esta zona y, entre ellas, por lo que nuestro trabajo interesa, la navegación. Esta tarea puede acometerse de la manera que el Estado considere conveniente, suspendiéndola o prohibiéndola como y cuando estime necesario, toda vez que se conciben como una extensión del territorio, en la que pueden reservarse a los nacionales del Estado toda clase de actividades. En consecuencia, la navegación y el sobrevuelo por aguas interiores están subordinadas a la obtención del consentimiento previo del Estado ribereño.

El Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁴ dispone en el apartado segundo del artículo 8 que, cuando el trazado de una línea de base recta (de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del mismo Convenio) produzca el efecto de encerrar como interiores aguas que anteriormente no se consideraban así, se reconoce en ellas un derecho de paso inocente. Esta limitación se fundamenta en la buena fe y tiene su razón de ser en la salvaguarda de los derechos de la navegación de los terceros Estados. Esta excepción afecta exclusivamente a las aguas, por lo que no menoscaba la plena jurisdicción del Estado ribereño sobre el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo marino.

¹³ Entre la doctrina que se refiere la regulación anterior a la vigente LNM destaca GABALDON, José Luis, y RUIZ SOROA, José María, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª edición, Marcial Pons, Madrid, 2006; véase la doctrina en relación con la vigente LNM en AAVV, *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*, ARROYO, Ignacio, y RUEDA, José Alejo (Dirs.), 1ª ed., Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2016;

AAVV, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, EMPARANZA SOBEJANO, Alberto/MARTÍN OSANTE, José Manuel (Dirs.), Marcial Pons, Madrid, 2015.

¹⁴ Instrumento de ratificación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997).

En el ejercicio de la navegación por las aguas interiores, los Estados generalmente son permisivos permitiendo la navegación vertical o de entrada o salida de los puertos, e incluso la navegación lateral, que consiste en atravesar las aguas interiores sin hacer escala en los puertos. En contrapartida, toda actividad desarrollada en estas aguas interiores es regulada por una serie de normas minuciosas que son aplicadas con rigor con el fin de salvaguardar la seguridad y el medio ambiente del Estado ribereño.

4.1.2. La estancia del buque en aguas interiores: jurisdicción y competencias administrativas sobre el buque

4.1.2.a). La jurisdicción sobre el buque

El Estado ribereño goza de legitimación para someter a su plena jurisdicción aquellos buques que se encuentren en sus aguas interiores. Esta plena jurisdicción conlleva que todo buque que se encuentre en un puerto que no sea de su pabellón debe cumplir las leyes y reglamentos de policía que establezca el Estado del puerto.

La jurisdicción civil y penal del Estado ribereño se extiende al buque y a las personas que se encuentren a bordo del mismo. En el ámbito del denominado Derecho sancionador suele aplicarse el principio de la paz en el puerto. En virtud de este principio, el Estado ribereño se abstiene voluntariamente de aplicar su soberanía y, en consecuencia, de intervenir cuando los hechos acaecidos no tengan trascendencia fuera del ámbito físico del propio buque. Se trata de supuestos que afectan exclusivamente al orden interno del buque y a ciudadanos extranjeros, en cuyo caso se aplica la Ley del pabellón del buque.

4.1.2.b). Las competencias administrativas

Por lo que respecta a las competencias de carácter administrativo, el Estado ribereño tiene legitimación para las denominadas labores de inspección y, en su caso, detención, de aquellos buques que incumplan las leyes y reglamentos de policía y seguridad marítimo-portuaria. En este

sentido, la LPEMM establece que también los buques extranjeros que se encuentren en aguas de soberanía española están sometidos a la regulación interna, que debe aplicarse de acuerdo con las normas de Derecho Internacional. Asimismo, el Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar regula de manera expresa esta materia en preceptos relativos a la protección y preservación del medio marino (arts. 219, 220 y 224, entre otros). Por su trascendencia, este Convenio reconoce al puerto ribereño facultades para sancionar conductas ilícitas relacionadas con la contaminación marina. Por último, y con relación al fondeo y a la navegación por las aguas portuarias, hay que observar igualmente la normativa especial relativa a la explotación y servicio del puerto aplicable en cada puerto.

4.1.3. La entrada y registro en el buque y su especial consideración como domicilio

Por su relación con la materia consular, reviste especial interés la situación en que los buques han de ser considerados como domicilio. La Administración marítima y portuaria, y por extensión los Cónsules, tienen conferidas potestades para acceder a bordo de los buques con el fin de ejercer sus competencias inspectoras y de control. Sin embargo, el alcance de dichas potestades ha de moderarse a la luz del artículo 18.2 de la Constitución española que consagra la inviolabilidad del domicilio. Los efectos de esta norma se producen sobre todos los buques de pabellón español, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, a condición de que pueda ejercerse la soberanía que establece el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En efecto, en el caso de que el buque sea considerado por la ley como domicilio, la LPEMM señala que la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad. Desde el momento que el Derecho español atribuye al buque la consideración de domicilio de sus tripulantes¹⁵ y, en consecuencia, el carácter inviolable del mismo, la función de control e inspección en los buques civiles queda supeditada al cumplimiento de determinados requisitos.

¹⁵ En este sentido, véase el artículo 554.3 de la LECr. que

reputa domicilio a los buques nacionales mercantes.

Con independencia de cuál sea el pabellón del buque, el personal de la Administración puede subir a bordo y efectuar la inspección a condición de contar con el consentimiento de los interesados. La concesión del consentimiento se considera otorgada tácitamente en el caso de que el capitán, u otro sujeto responsable en su lugar, no invoquen el derecho de inviolabilidad de manera expresa, o manifieste otro modo de oposición¹⁶.

En primer lugar, si la oposición a que las autoridades administrativas efectúen las anteriores funciones se produce en un buque de pabellón español, será necesario obtener un auto judicial motivado¹⁷, excepto en los casos de flagrante delito a bordo o delincuente inmediatamente perseguido por la autoridad que se refugia a bordo¹⁸, o en los casos en que el juez ordene la entrada en los buques nacionales de Estado a efectos de instrucción de delitos¹⁹.

En segundo lugar, si la oposición a la entrada se produce respecto a un buque extranjero será preciso igualmente un auto judicial motivado. La particularidad en este supuesto radica en que para su resolución el juez deberá contar con la autorización del capitán o, si éste la denegare, con la del Cónsul de su nación. En el caso de tratarse de un buque de guerra, la citada autorización del Cónsul ha de sustituirse por la del Embajador o ministro del Estado de pabellón²⁰. Del mismo modo que en el caso de buques de pabellón nacional, parece que, exceptuando los buques de guerra, es preciso excluir los casos de flagrante delito y de persecución de un delincuente.

En efecto, se plantea la duda de si el artículo 553

¹⁶ Así lo establece el artículo 551 de la LECr.

¹⁷ Pueden consultarse los artículos 550 y 558 de la LECr.

¹⁸ Así lo dispone el artículo 553 de la LECr. En todo caso, ha de entenderse que se trata de una excepción referida al personal de la policía judicial y demás miembros de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado (arts. 545 a 554 de la LECr).

¹⁹ Véanse los artículos 546 y 547.4º de la LECr.

²⁰ Así lo establece el artículo 561 de la LECr.

²¹ Téngase en cuenta que el párrafo primero del art. 533 ha sido derogado por la disposición derogatoria única.b) de la LNM. El precepto disponía: “Tampoco podrá entrar y

de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (en adelante, LECr), se aplica también al supuesto del buque mercante extranjero, previsto en el artículo 561 de la LECr²¹. Dicho precepto establece que puede hacerse una entrada y registro sin autorización del capitán o, si éste la deniega la del Cónsul del Estado de su pabellón. En aplicación de este artículo, la voluntad del capitán de un buque extranjero puede ser suplida por la del representante del Estado del pabellón del buque, sin necesidad de recurrir al naviero, y en los buques militares extranjeros, la falta de autorización del capitán o comandante se suple con la del Embajador o ministro de la nación a que pertenezca. La interpretación del citado precepto realizada por el Tribunal Supremo ha sido en el sentido de reconocer la necesidad del consentimiento del patrón para la entrada de la policía a bordo de un yate velero extranjero o, en su defecto, la autorización judicial pertinente siempre y cuando el delito no sea flagrante²². Igualmente, en relación con los yates extranjeros, el Tribunal Supremo²³ ha declarado *obiter dicta*, que el artículo 561 de la LECr no sería de aplicación a una embarcación de recreo.

La interpretación correcta del concepto de domicilio en el sentido examinado es realizada por el Tribunal Supremo en su sentencia de 5 de mayo de 2005. A tenor de la misma, y a excepción de las pequeñas embarcaciones en las que ello no resulta posible, debe entenderse que el domicilio no es propiamente el buque, sino solo sus camarotes, verdadero núcleo esencial del domicilio constitucionalmente protegido en cuanto espacio que constituye la morada de las personas físicas y el reducto último de su intimidad personal. Recientemente, el Tribunal Supremo en la Sentencia de 11 de febrero de

registrar en los buques mercantes extranjeros sin la autorización del Capitán, o, si éste la denegare, sin la del Cónsul de su nación”. En la actualidad, el art. 561 prescribe “En los buques extranjeros de guerra, la falta de autorización del Comandante se suplirá por la del Embajador o Ministro de la nación a que pertenezcan”.

²² El Tribunal Supremo consideró, en su sentencia de 13 de marzo de 1999, la inexistencia de flagrancia en el caso dado que la droga que se suponía a bordo no era visible desde el exterior.

²³ Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de diciembre de 2003.

2009, afirma que es posible reconocer la condición de camarote de un barco como un lugar separado donde uno de sus tripulantes o viajeros se independiza de los demás que comparten las zonas comunes, para desarrollar su privacidad en la medida que lo desee.

Otras sentencias como la de 18 de octubre de 2006, recogiendo la doctrina de las Sentencias de 10 de abril de 2002 y de 12 de julio de 2004, se refiere al modo en que se construyen las embarcaciones donde algunas dependencias, como los camarotes, resultan aptas para que en las mismas se desarrollen conductas o actividades propias de áreas de privacidad, aunque resulta dificultoso extender el concepto de domicilio en todo caso a otras zonas de la embarcación, como es la cubierta, utilizadas exclusivamente para la carga, o la zona de máquinas, que no pueden entenderse aptas, con carácter general, para la vida privada. En suma, las áreas propias y reservadas al ejercicio de la intimidad personal son las únicas protegidas por el derecho fundamental consagrado en el artículo 18.2 de la Constitución Española.

Por lo que respecta a embarcaciones de pequeño tamaño en las que no puedan existir en su interior camarotes independientes aptos para una privacidad personal, no cabe la calificación de domicilio.

La existencia del derecho fundamental comentado obliga a referirse a las garantías²⁴ que deben ser respetadas en cualquier tipo de entrada y registro. En este sentido, el registro se realiza siempre en presencia del secretario del Juzgado Tribunal que lo hubiera autorizado, o del secretario del servicio de guardia que le sustituya, que levanta acta del resultado de la diligencia y de sus incidencias, firmándose por todos los presentes (art. 569 de la LECr). En el ámbito marítimo, la autoridad que pretende practicar una entrada y registro ha de presentar una solicitud de

autorización para el abordaje del buque, en función del lugar en que se halle, en el Juzgado Central de Instrucción o en el Juzgado de Guardia del lugar donde esté amarrado o fondeado el buque. El hecho de que las garantías legales no se respeten en la entrada y registro puede conllevar la nulidad de las pruebas obtenidas por lesión de los derechos fundamentales, a tenor del artículo 11 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, como ha señalado reiteradamente el Tribunal Supremo. En todo caso, pueden resultar aplicables las normas relativas a la responsabilidad patrimonial del Estado en el caso de que de la entrada y registro se deriven daños para los interesados en el negocio marítimo en cuestión.

Finalmente, el Tribunal Constitucional ha interpretado también los requisitos que un buque debe reunir para que pueda ser considerado como domicilio, en sentencias de 31 de mayo de 1999, de 16 de diciembre de 1997 y de 27 de noviembre de 2000. Igualmente, y para el caso particular de un buque pesquero, se dictó la sentencia de 17 de junio de 2002, y en el supuesto de buque de recreo, la sentencia de 3 de diciembre de 2003.

4.2. La materia consular en la reforma del Derecho marítimo interno

4.2.1. El Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (2008)

Por la trascendencia que representa para el ámbito de la navegación marítima en general, conviene considerar los aspectos consulares contenidos en la reforma emprendida en virtud del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Serie A, Congreso de los Diputados de 19 de diciembre de 2008²⁵, en adelante el PLGNM.

²⁴ Véase la Ley 22/1995, de 17 de julio, mediante la que se garantiza la presencia judicial en los registros domiciliarios (BOE núm. 170, de 18 de julio de 1995).

²⁵ El texto íntegro del Proyecto de Ley de Navegación Marítima (PLGNM) puede consultarse en la página web del Congreso (www.congreso.es). El contenido de este epígrafe

4.2.1., se refiere al texto del PLGNM que se encontraba en trámite de presentación de enmiendas desde 11 de febrero de 2009, siendo el último número del Boletín el 14-50, con fecha 28 de abril de 2010. Por su interés, se comentan algunas referencias al material prelegislativo del PLGNM. En el epígrafe siguiente, se trata la regulación contenida en la LNM vigente.

El carácter omnicompreensivo del PLGNM y la *vis* atractiva que ejerce la navegación marítima justifican el tratamiento en estas páginas de algunas cuestiones, si bien algunas de ellas no pertenecen al estricto ámbito de lo prescrito en las letras k y l del artículo 5 de la Convención de Viena de 1963.

Las referencias a la materia consular en el PLGNM son las ya existentes de manera dispersa en nuestro ordenamiento, si bien el PLGNM aporta la claridad de recogerlas de manera ordenada y sistemática en aras de una mejor protección de los intereses presentes en la navegación marítima. Asimismo, la norma proyectada facilita notablemente la tarea de averiguar los supuestos en que los Cónsules han de actuar, sobre todo a quienes no están familiarizados con el ámbito de la navegación.

Con el ánimo de aportar la máxima claridad en la revisión de las funciones consulares, se sigue a continuación el propio orden sistemático adoptado por el PLGNM. En el Título I relativo a la ordenación administrativa de la navegación, Capítulo II dedicado al régimen de estancia en aguas interiores y en puerto, su artículo 19 regula el control efectuado por la Administración marítima en el sentido de que los buques surtos en las aguas interiores o en los puertos nacionales quedan sujetos a los controles y otras medidas que corresponda ejercer a la Administración marítima, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación. En tal concepto, la Administración marítima podrá ejercer las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España. El artículo siguiente establece la jurisdicción sobre buques extranjeros en puerto disponiendo que, salvo lo previsto para los buques de Estado, la jurisdicción civil y penal de los tribunales españoles se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean procedentes, así como la entrada y registro en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al Cónsul del pabellón con la mayor brevedad posible. La jurisdicción de los

tribunales españoles existirá incluso después de que los buques extranjeros hayan abandonado las aguas interiores y se encuentren navegando por el mar territorial, así como cuando sean detenidos fuera de éste en el ejercicio del derecho de persecución (art. 20 PLGNM).

En el mismo Título I, el Capítulo IV regula el derecho de paso inocente por el mar territorial y, en su artículo 48 PLGNM, establece la jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero. En particular dispone que la jurisdicción penal española no se ejercerá a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, sin proceder de aguas interiores, para detener a personas o realizar investigaciones en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos enunciados en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En los casos antes referidos, a petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán proceder a una instrucción preliminar y a tomar medidas coercitivas en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero. El artículo siguiente establece la notificación a un agente diplomático obligando al órgano judicial competente a notificar a un representante diplomático o consular del Estado de pabellón, a ser posible con anterioridad a su realización, del comienzo de cuantas diligencias y actuaciones lleve a cabo para ejercer su jurisdicción penal. Dicha notificación se hará asimismo cuando se inicie la instrucción a petición del capitán del buque y en virtud de lo dispuesto en el artículo precedente (art. 49 PLGNM).

En el mismo Título I, pero ya en el Capítulo VIII que desarrolla las facultades de interceptación, inspección y detención de los buques, cobra especial interés la Sección 1.^a De las Medidas Generales y Especiales de intervención que, en su artículo 81 PLGNM, regula las medidas generales de intervención ejecutiva. En efecto, con carácter general y a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación, de prevenir la contaminación de las aguas marítimas y de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos

aplicables, la Administración marítima y los demás órganos competentes de la Administración General del Estado podrán interceptar, solicitar información, visitar, inspeccionar, detener, conducir a puerto y adoptar cualesquiera otras medidas que se estimen necesarias respecto de los buques nacionales que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos o atentar contra las referidas Leyes. Dichas actuaciones procederán también respecto a los buques extranjeros que se hallen en las zonas españolas de navegación, respetando lo previsto en esta Ley para los buques de Estado extranjeros y en materia de derecho de persecución. En todo caso se informará de las medidas adoptadas y con la mayor brevedad posible al representante diplomático o consular del Estado de pabellón.

El capítulo siguiente (Capítulo IX) se dedica a las remociones ordenando la remoción de buques o bienes de titularidad desconocida en el artículo 95 PLGNM. Cuando se trate de la remoción de buques, u otros bienes, de pabellón o propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en este Capítulo, realizándose la intimación por medio de anuncios en el tablón de edictos de la Administración marítima competente, que también se publicarán gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado. La personación de los interesados deberá producirse dentro del plazo fijado por la Administración marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido. Si únicamente fuere conocida la nacionalidad del buque o aeronave, además de la publicidad prevista en el apartado 1, se deberá comunicar al Cónsul del Estado del pabellón.

El Título II del PLGNM se ocupa de reglamentar el régimen jurídico de los vehículos de la navegación. En relación con las funciones consulares, el Capítulo II relativo al registro de los buques consagra el principio de libertad de forma en el artículo 123 PLGNM. En virtud del mismo, la inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, documento privado, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo. El notario español o Cónsul de España en el

extranjero que autorice una escritura pública relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

El Capítulo IV, que establece normas claras acerca de la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación, se refiere en el artículo 155 PLGNM a la detención de los buques extranjeros. De modo que, conforme a lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al Cónsul del Estado del pabellón.

La compraventa de los buques puede requerir asimismo de la presencia de los Cónsules en el sentido recogido en el Capítulo VI, dado que el artículo 168 PLGNM regula la forma, la adquisición de la propiedad y la eficacia frente a terceros de la compraventa del buque. En efecto, el contrato de compraventa de buque constará por escrito, adquiriendo el comprador la propiedad del buque mediante su entrega. No obstante, la firma del contrato de compraventa constituye la entrega instrumental del buque y transmite su propiedad, salvo pacto en contrario. Para que produzca efecto frente a terceros, deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles. En los supuestos en que las partes pretendan elevar el contrato a escritura pública, con carácter previo a su protocolización, el notario o Cónsul deberá obtener del Registro de Bienes Muebles la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

Uno de los aspectos centrales objeto de la reforma del Derecho de la navegación marítima,

y que ha contado con una importante aportación doctrinal en el proceso de reforma legislativa, ha sido el relativo a los sujetos de la navegación, al que se dedica el Título III. Por lo que a la dotación respecta, el artículo 209 PLGNM dispone que el embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración marítima o de la autoridad consular en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas Marítimas. Lo anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, conforme a lo establecido en el artículo 29 PLGNM.

En el mismo Capítulo III, destaca en su Sección 1ª relativa a la titulación, certificación e inspección de los buques el artículo 220 PLGNM que dispone la detención de los buques extranjeros. En ellos, siempre que se encuentren anomalías en los títulos y certificados de la dotación que, a juicio del inspector, puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al Cónsul, representante diplomático más próximo o Administración marítima del país del pabellón, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas. De conformidad con lo previsto en la normativa aplicable, la Administración marítima deberá adoptar las medidas necesarias para impedir que el buque se haga a la mar hasta que hayan sido subsanados los defectos de titulación o de competencia en medida suficiente para eliminar los peligros a que se refiere el apartado anterior.

La significativa figura del capitán y sus funciones se establecen en varios preceptos de la Sección 2ª. La circunstancia de la ausencia de autoridades competentes en el extranjero se resuelve señalando que en todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta Ley, el capitán deba realizar una actuación ante un Cónsul de España y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, con independencia de su ratificación ante el primer Cónsul español

que encuentre en el curso de sus siguientes escalas (art. 225 PLGNM). En cuanto a la obligación de consignar los hechos producidos (art. 227 PLGNM), los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de delito, falta o infracción administrativa. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado, o, en caso de negarse éste, por dos testigos. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la autoridad marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

La colaboración consular también se impone en el supuesto de decidir el destino de los cadáveres (art. 230 PLGNM). Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las Autoridades de Sanidad Exterior que, con la colaboración de la Administración marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración marítima correspondiente, dándose comunicación al Cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver. Del lanzamiento del cadáver se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marineroy la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

Y otro tanto sucede con relación a la entrega de bienes y de documentación (art. 231 PLGNM). Desde el momento que los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración

marítima o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación. Los asientos que sobre estas materias haga el capitán en el Diario de Navegación, en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

La intervención consular reviste especial importancia en los supuestos en que puede ser requerida con motivo del acaecimiento de accidentes de la navegación. A tal fin, el artículo 234 PLGNM regula la obligación de comunicar dichos accidentes. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la autoridad marítima o consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración marítima, o ante el Cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

El último de los Títulos que suscita nuestro interés es el VI dedicado a los accidentes de la navegación y, en particular, el Capítulo III relativo al salvamento marítimo. En efecto, en caso de que los bienes salvados fueran de propiedad desconocida, el artículo 398 PLGNM dispone el régimen que les resulta aplicable que establece con carácter imperativo la notificación al Cónsul. En este sentido, quienes durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Administración marítima competente en el primer puerto de escala. La Administración marítima incoará un expediente tendente a la averiguación de los legítimos propietarios, en la forma que reglamentariamente se determine, que necesariamente deberá incluir la notificación al Cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá

mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación. Localizado que fuere el propietario, el órgano competente de la Administración marítima procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a éste los derechos previstos en el apartado segundo, letra c), del artículo 8 del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 395 PLGNM, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda. En el supuesto de que el propietario no fuere localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Administración marítima adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de 3.000 euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de 3.000 euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro público. El régimen descrito se entiende, en todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 411 PLGNM, en cuyo caso la Administración marítima procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

En último lugar, el recurso a los Cónsules se recoge en la Disposición adicional quinta PLGNM que regula las infracciones y sanciones administrativas. En particular el número 5 de la disposición se refiere a la circunstancia de que las medidas cautelares que se describen a continuación lo sean en relación con un buque extranjero. Para la tipificación como infracciones administrativas de las conductas reguladas en el PLGNM, para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores, para la imposición de sanciones y para los recursos administrativos que procedan contra las resoluciones sancionadoras se estará a lo previsto en los Capítulos III a V del Título IV de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en la legislación administrativa

general, con las siguientes particularidades:

1. La remisión al artículo 77 realizada por el artículo 116.2.g) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se entenderá hecha a los artículos 18 y 211 de esta Ley. La remisión al artículo 109 contenida en el artículo 116.3.f) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se entenderá efectuada a los artículos 30 y 85 de esta Ley. La remisión al artículo 110 contenida en el artículo 116.3. f) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se entenderá efectuada al artículo 226 de esta Ley. La remisión a los artículos 111 y 112 contenidas en el artículo 116.3.f) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se entenderán efectuadas, respectivamente, a los artículos 32 y 81 de esta Ley.

2. Las actuaciones seguidas y las notificaciones practicadas al capitán del buque se entenderán seguidas y practicadas al armador y a las demás personas que puedan resultar responsables. Asimismo, las diligencias practicadas con el consignatario del buque servirán respecto al capitán y demás responsables.

3. Con la excepción de los que tengan la consideración de buques de Estado, todos los buques y embarcaciones podrán ser apresados y retenidos por la Administración competente en el momento en que se levante acta de la infracción cometida y con miras a garantizar el cobro de las sanciones y, en su caso, indemnizaciones previstas en la legislación sancionadora vigente.

4. El buque será puesto en libertad una vez que se haya constituido garantía suficiente en España, con arreglo a lo que se disponga reglamentariamente. 5. Siempre que se adopten las medidas cautelares previstas en esta disposición en relación con un buque extranjero, la Administración competente informará inmediatamente a los agentes diplomáticos o funcionarios consulares del Estado del pabellón acerca de las medidas adoptadas, estando seguidamente a lo previsto en el Derecho Internacional en materia de concurrencia sancionadora de dicho Estado. 6. Cuando a juicio de la Administración competente la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado

del acta y demás actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. 7. La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente. 8. En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas cautelares y demás medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y la ordenación del tráfico marítimo, sin que la suspensión del procedimiento pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

4.2.2. La Ley de Navegación Marítima (2014)

La nueva y vigente LNM sistematiza y mejora la regulación ya existente en virtud de compromisos e instrumentos internacionales asumidos por España. La actuación de los cónsules en el ámbito de la citada ley, guarda sintonía con la proyectada en los trabajos prelegislativos referidos en el anterior epígrafe, si bien la LNM se aparta en otros aspectos de dicho PLGNM.

Desde la perspectiva de la intervención consular, como señala el Preámbulo (III) de la LNM, interesa su título I pues el mismo se inspira, principalmente, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Este título I se estructura en seis capítulos en los que se formula una regulación básica y sistemática de la policía de la navegación, que se completa con la normativa en materia de puertos del Estado y de marina mercante. Estas normas despliegan su eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que navegan o se detienen en alguna de nuestras aguas. La aplicación del régimen de policía de la navegación obedece principalmente a un criterio territorial, sin perjuicio del respeto a las competencias del Estado del pabellón, que ha llevado al Derecho internacional a configurar los conceptos de Estado ribereño y Estado rector del puerto. El campo de aplicación de este título I se

delimita tanto en clave territorial – dentro de los espacios marítimos españoles la ley rige para todos los buques– como por la llamada ley del pabellón –quedan sujetos a ella los buques españoles, donde quiera que se encuentren–. En el capítulo VI se recogen las especialidades reconocidas a los buques de Estado extranjeros. En el régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto rige el principio de soberanía del ribereño, en torno al cual se articulan las competencias judiciales y administrativas sobre todos los buques que no sean de Estado.

Igualmente, por su relación con la intervención consular, interesa el título X de la LNM pues, en palabras del Preámbulo (XII), en el mismo se actualiza el régimen general aplicable al tráfico marítimo poniendo al día los expedientes de jurisdicción voluntaria²⁶, eliminando aquellos que habían perdido su razón de ser, como es el caso de la autorización para la descarga del buque, las obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo o la apertura de escotillas. Esta depuración parte de una nueva concepción que incluye en la jurisdicción voluntaria sólo los expedientes que han quedado encomendados a los tribunales. La protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados son los únicos que se mantienen. Y, como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Su tramitación y resolución se atribuye

²⁶ Véanse los comentarios a los expedientes de jurisdicción voluntaria, regulados en el Título X de la LNM, en AAVV, *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*, ARROYO/RUEDA (Dir.); y AAVV, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, EMPARANZA/MARTÍN (Dir.).

²⁷ Con anterioridad a la LNM, la regulación estaba contenida en el libro III del Código de Comercio de 1885, complementado por los artículos 2131 y siguientes, y 2169 al 2174, de la LEC de 1881, derogados en este punto ambos cuerpos legales por la LNM, y la competencia estaba atribuida a la autoridad judicial. En la actualidad, se regula en los arts. 504 y 505 de la LNM, constitutivos del capítulo II del Título X “De la protesta de mar por incidencias de viaje”. Con ello, la LNM ha traspasado la competencia para la protesta de mar a la autoridad marítima del puerto de destino, o al Cónsul español si se tratara de un país

a los notarios y pasan a denominarse certificación pública de expedientes de Derecho marítimo.

Entre las actuaciones del cónsul en el ámbito de la LNM, destaca la referencia expresa que se contiene en la regulación de la protesta de mar por incidencias del viaje²⁷. En efecto, con el fin de acreditar las incidencias, el artículo 504 dispone que, en los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español. Podrá también utilizarse este expediente para acreditar las incidencias cuando el capitán lo considerase conveniente. En el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, una copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino. Asimismo, deberá entregar una copia del acta de protesta a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos y, en su caso, entregará inexcusablemente copia compulsada en el supuesto previsto de la protesta de mar²⁸.

En suma, los cónsules de España pueden intervenir facultativamente para dar testimonio de las protestas de mar, ya sea por arribada o por cualquier otra circunstancia de la navegación, pero usualmente las “cartas de protesta”, frecuentes casi en cada viaje marítimo son documentos privados que se notifican en mano

extranjero y reserva la tasación de los daños al expediente tramitado por notario. Así, la LNM diferencia dos tipos de actuaciones que se tramitan ante instancias distintas: la acreditación de las incidencias, lo que se realiza mediante el acto formal de la protesta de mar, y la tasación pericial de los daños.

²⁸ El artículo 187 LNM, relativo a la protesta de mar, dispone que el capitán podrá levantarla cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 87, que regula la publicidad de los libros de navegación.

por los agentes y consignatarios de la carga y del buque o por los numerosos peritos que intervienen en los hechos de la navegación marítima y no requieren, *strictu sensu*, intervención notarial, como tampoco es necesaria legalmente en los accidentes de la navegación.

Otros preceptos de la LNM, como el artículo 73, consideran la intervención consular al consagrar el principio de titulación pública y disponer que la inscripción en el Registro de Bienes Muebles se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento administrativo, de modo que los notarios y cónsules (en ejercicio de la función notarial en el extranjero) deberán obtener de la Sección de Buques, con carácter previo al otorgamiento, la información oportuna. Las dificultades prácticas del acceso a la información y la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo al efecto han sido objeto de comentario por la doctrina maritimista.

V. CONCLUSIONES

La parca regulación de la función consular marítima, en el orden internacional, se recoge en el artículo 5, letras k y l, de la Convención de Viena de 1963, y en el plano europeo, en el capítulo IV de la navegación marítima (arts. 28 a 41) del Convenio Europeo sobre las Funciones Consulares de 1967, ambos de aplicación de España. En el orden interno, la reforma del Derecho de la navegación marítima acometida en la LNM respeta, como debe ser, el compromiso asumido respecto al ejercicio de las funciones consulares marítimas a través de los instrumentos citados. En consecuencia, la valoración de dicha reforma en lo relativo a la función consular marítima ha de ser positiva. No así, a juicio de una parte de la doctrina maritimista, respecto a algunos compromisos asumidos en otros instrumentos internacionales de Derecho marítimo (no relativos a la función consular) que no se han respetado plenamente en la LNM.

Con relación a la navegación marítima, la función

consular ha sufrido un declive desde su origen, a diferencia de lo sucedido con el desempeño de los cónsules en otros ámbitos. Comoquiera que la función consular existe y es necesaria en la navegación marítima, conviene llamar la atención acerca del conocimiento del Derecho marítimo²⁹ que los cónsules deben cultivar a fin de cumplir debidamente con sus atribuciones y obligaciones, y desempeñar sus funciones con la diligencia debida, esto es, de manera rápida y expedita. Sin duda, los estudios y publicaciones especializadas en Derecho consular representan una valiosa contribución.

VI. BIBLIOGRAFÍA

-AAVV, *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*, ARROYO, Ignacio/RUEDA, José Alejo (Dirs.), 1ª ed., Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2016.

-AAVV, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, EMPARANZA SOBEJANO, Alberto/MARTÍN OSANTE, José Manuel (Dirs.), Marcial Pons, Madrid, 2015.

-AGUILAR BENÍTEZ DE LUGO, Mariano, *Intervención consular en Derecho Internacional privado*, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, Serie Derecho, número 106, Sevilla, 2005, 174 pp.

-ARROYO, Ignacio, *Curso de Derecho marítimo*, 2ª edición, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 2001.

-DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, "Arbitraje marítimo internacional", *Enciclopedia de Arbitraje*, Dir. COLLANTES, J.L., (Coords. BAIZEAU, CREMADES, DE BENITO, DE LA VEGA, GALLEGU, MAS), tomo I, vol. 47, y Tomo II, vol. 48, Biblioteca de Arbitraje, Estudio Mario Castillo Freyre, Perú, julio, 2018, págs. 132 y ss.

-DE LA VEGA JUSTRIBO, Bárbara, "Protección jurídica del medio ambiente marítimo: Prioridad para el desarrollo sostenible con especial referencia a España (ODS14 de Naciones Unidas)", *Análisis y comentarios de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas*, FERNÁNDEZ LIESA, Carlos/ MANERO SALVADOR, Ana, Thomson Reuters Aranzadi,

²⁹ Junto a los *Comentarios a la LNM* y los manuales de Derecho de la navegación marítima y aérea, ya citados, el conocimiento actualizado de esta materia puede obtenerse a través de revistas especializadas como son la *Revista de*

Derecho del Transporte (RDT) <http://www.revistaderechotransporte.com/>, y el Anuario de Derecho Marítimo (ADM).

Pamplona, 2017.

-ESPLUGUES MOTA, Carlos, *Arbitraje marítimo internacional*, Estudios sobre arbitraje. Navarra: Thomson Civitas, 2007.

-GABALDÓN, José Luis, y RUIZ SOROA, José María, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª edición, Marcial Pons, Madrid, 2006.

-ILLESCAS ORTIZ, Rafael, PERALES VISCASILLAS, Pilar, *Derecho Mercantil Internacional. El Derecho Uniforme*, editorial Centro de Estudios Ramón Areces, S.A., Universidad Carlos III de Madrid, Madrid, 2003.

-PULIDO BEGINES, José Luis, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2009.

-NÚÑEZ HERNÁNDEZ, Jesús, *La función consular en el Derecho español*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, Madrid, 1980.

-MARESCA, Adolfo, *Las relaciones consulares*, Madrid, 1974.

-MONFORT BELENGUER, Juan Bautista, “Cuestiones prácticas de Derecho marítimo español. Examen legal de las protestas de mar notariales”, *Revista de Derecho mercantil*, números 17 y 18, 1948, Págs. 285 a 295.

-MORILLAS JARILLO, Mª José/ PETIT LAVALL, Mª Victoria, GUERRERO LEBRÓN, Mª Jesús, *Derecho aéreo y del espacio*, Marcial Pons, Madrid, 2015.

-RIVA, R., Y LOPEZ BLANCO, A., “Funciones consulares en materia de siniestros marítimos”, *Revista de Derecho marítimo*, vol. I, 1951, Págs. 31 a 48.

-SAENZ DE SANTAMARÍA, M.P. ANDRÉS, “Relaciones consulares”, *Enciclopedia Jurídica Básica (EJB)*, Civitas, Madrid, 1995, Págs. 5769 a 5773.

-VIGIER DE TORRES, Agustín, *Derecho marítimo*, 3ª edición, Madrid, 1978.

-VILARIÑO PINTOS, Eduardo, *Funciones consulares materia navegación marítima*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Madrid, 1993.