

TEMA: *Hacia una Reforma de la Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre en materia de Créditos Marítimos Privilegiados.*

MsC. Rosandra Vidal Laterrade

(Profesora Asistente de Derecho Marítimo de la Facultad de Derecho de la Universidad de Oriente, Cuba. Graduada en el año 2003 de Licenciatura en Derecho. Email rvidal@fd.uo.edu.cu. Realizó la Especialidad en Asesoría Jurídica y Derecho de Empresa en el año 2007. Actualmente se encuentra en formación doctoral sobre el tema de los créditos marítimos y su implementación en el ordenamiento jurídico cubano.)

Determinar cuáles son los presupuestos, las razones o motivos que conllevan a la promulgación de una Ley, que por demás debe ir atemperada a la realidad jurídica, económica, política y social en que se desenvuelve toda nación, resulta en muchas ocasiones algo engorroso; y más aún, cuando nos enfrentamos a un mundo de constantes cambios y transformaciones.

En la Sesión de la Asamblea Nacional del Poder Popular de nuestro país, celebrado en noviembre del 2013, hubo de aprobarse el proyecto de ley de Navegación Marítima y Fluvial presentado en julio del propio año, saliendo a luz jurídica la Ley No. 115 contentiva de todo lo relacionado con el quehacer jurídico – marítimo del país. Deuda que se venía arrastrando de siglos, toda vez que seguíamos como norma imperante en esta materia al Código de Comercio de 1883 de España, hecho extensivo por Real Decreto del 28 de enero de 1886 y puesto en vigor en nuestro país desde el 1ro de mayo del propio año.

No obstante, a los cambios introducidos por esta Ley, y muy atinada al momento histórico en que se desenvuelve nuestro país, donde una de las prioridades del Estado cubano es precisamente ampliar y fomentar las relaciones marítimas – mercantiles, y ejemplo de ello radica en el recién inaugurado Puerto del Mariel, siendo objetivo prioritario en el desarrollo del comercio y el progreso de las relaciones comerciales cubanas, para una reforma, es necesario precisar cuáles son las instituciones necesitadas de una nueva regulación y que podrían tener cabida sistemática bajo la rúbrica general del estatuto jurídico del buque, pues en opinión de GABALDÓN, antes de pasar al análisis de una determinada materia es conveniente realizar algunas reflexiones de carácter general en cuanto a la delimitación, alcance y sentido de la referida reforma, pues solo a partir de ellas podrá avanzarse con cierta

seguridad en el examen de una posible nueva regulación del régimen jurídico del buque y de cualquier otra instituciónⁱ.

Si bien es cierto, que cualquier promulgación de una Ley viene acompañada por los numerosos Convenios Internacionales marítimos que se han ido incorporando automáticamente a nuestro Ordenamientoⁱⁱ, se hace imprescindible realizar una valoración minuciosa de sus consecuencias que permita acotar su respectivo ámbito y conocer bien el margen que queda para adecuarlos a los intereses en cada caso, mediante una adecuada política de reservas y declaraciones donde sea posible o de la ratificación de nuevas convenciones.

Al realizar un estudio íntegro de cada uno de los créditos que la recién promulgada Ley de Navegación Marítima y Fluvialⁱⁱⁱ, en lo adelante LNMF, le otorga el carácter de privilegiados, nos percatamos que hubo una transcripción literal de cada uno de ellos tal y como son reconocidos en el Convenio Internacional de Bruselas de 1926. Esto, lógicamente responde a varias cuestiones, sin tomar en consideración aspectos que son de esencial interés para la regulación de los mismos.

Partiendo de lo normado en el Capítulo VIII, artículo 45.1 de la LNMF adolece de un concepto jurídico de crédito marítimo privilegiado, limitándose a señalar que los mismos "*...siguen al buque, embarcación y artefacto naval, cualquiera que sea la posesión a que este pase*". Cabría entonces preguntarse en qué sentido se entiende dicha posesión, si se tendrá en cuenta la titularidad del buque o las formas de transmisión de esa propiedad. Nos queda claro que los créditos privilegiados deben "seguir" al buque, sin embargo hay que tener en cuenta que los privilegios marítimos carecen de publicidad, pues no precisan para su nacimiento ni para su oponibilidad *erga omnes* de inscripción registral, y ello es así hasta el punto de que los terceros que tengan interés en su conocimiento, e.j. un comprador del buque, carecen de los medios para comprobar su existencia. Cuestión resuelta con lo relacionado con los créditos hipotecarios, pues es requisito esencial para la constitución de la hipoteca naval la constancia de una escritura pública otorgada ante Notario^{iv}.

Tanto la Ley de Navegación Marítima como el Convenio de 1926 en su Artículo 45.2^v establece la lista de créditos, digo de privilegios^{vi}, que pueden existir sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales, haciendo referencia a: "/as

costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los acreedores...". La inclusión de estos créditos formando parte de la categoría más amplia que figura en el apartado 1 del artículo 2 perseguía una doble finalidad: establecer claramente qué gastos eran los que debían quedar comprendidos bajo la expresión "gastos judiciales", así como la de asegurar la preeminencia de los gastos debidos al Estado. En opinión de ALONSO LEDESMA y parafraseando sus argumentos, la formulación finalmente adoptada en este precepto no es lo suficientemente clara como para disipar cualquier duda que pudiera surgir respecto al alcance exacto de la misma, o sea, a qué gastos son los que deben entenderse comprendidos bajo esa rúbrica ya que, parece que el precepto internacional se está refiriendo a dos tipos diversos de créditos, al aparecer la indicación de los gastos conservativos, o sea de preservación del buque, indicando la conservación material del mismo, distintos por tanto de los judiciales o procesales. No obstante, tal interpretación decae, cuando se realiza un examen conjunto de la totalidad de ese apartado, ya que la inclusión como último crédito son "*los gastos de custodia desde la entrada del buque en el último puerto*", permite considerar que los gastos conservativos a los que se aluden en primer término no pueden tener otro carácter que el de conservación jurídica del bien. Es decir, todos aquellos dirigidos a impedir la sustracción de la garantía de los acreedores, tales como los originados por el embargo preventivo del buque, o los de la acción subrogatoria para asegurar la adquisición del flete del viaje, ya que carecería de sentido que un mismo apartado hiciera mención dos veces de un mismo crédito.^{vii}

Aspecto que se enreda aun más según nuestro criterio, pues estos "*gastos de custodia y conservación después de la entrada del buque en el último puerto*", no se pueden determinar toda vez que la norma internacional no especifica cuál es el criterio a considerar un puerto como "último", pues puede darse el supuesto de que el buque realice determinados viajes en virtud de un contrato de transporte de mercancías o de fletamento, y en el mismo puerto donde finaliza la descarga de unas mercancías realiza la carga de otras y vuelve a emprender viaje, sin poder determinar efectivamente cual es el "último puerto". Por tanto, puede decirse que si el privilegio encuentra su fundamento en la presunción de los gastos inmediatamente al inicio del procedimiento ejecutivo

han beneficiado a los acreedores, el "puerto" calificado de último no es otro que aquel donde se proceda al embargo preventivo de buques que por la finalidad perseguida este va a terminar en una venta judicial del buque o que posteriormente se convierta en ejecutiva, tomándose o no en cuenta el puerto de matrícula, el de escala o el de destino. De ahí que se deriven que esos gastos para su custodia y conservación tendrán carácter de privilegiados desde que el buque es embargado en puerto hasta el procedimiento ejecutivo, sin importar el lapso de tiempo que transcurra en este proceso; pues estos gastos se van a desglosar en los que resultan necesarios para la seguridad del buque durante su estancia en el puerto donde se vaya a realizar la venta del mismo, los salarios de las personas encargadas de la vigilancia y cuidado, el eventual alquiler o el depósito en almacenes de los pertrechos del buque, entre otros.

Motivo por el cual, es necesario delimitar cuáles gastos son los considerados como "judiciales o procesales" y los que se van a considerar como "de custodia y conservación", inclusión que no debe ser redactada ni comprendida en el mismo artículo, siendo una deficiencia de la norma internacional y arrastrada a nuestra ley interna. Y más cuando en nuestra Ley de Procedimiento LPPCALE^{viii}, en cuanto a esto no existe ni un orden de prelación semejante y para proceder a un embargo de buque con el mero hecho de alegar un crédito marítimo, éste puede efectuarse. Situación que se haría más confusa si sobre un mismo buque concurren varios acreedores alegando diversos créditos marítimos privilegiados o que no tengan esta condición, con el propósito de embargar el buque.

En este mismo apartado se engloban los créditos derivados de los "*gastos de pilotaje y otros derechos de puertos*". Partiendo de considerar el pilotaje "*como el ejercicio de asesoramiento del Práctico al Capitán o patrón del buque, embarcación y artefacto naval, durante la navegación en un puerto, en los canales de acceso y en las aguas interiores o territoriales*"^{ix}, debemos tomar en cuenta que la atribución del privilegio viene justificada en la utilidad que el practica^x representa para la seguridad del buque, considerando que se trata de un servicio público instituido en interés de la navegación; al igual que los derechos de puertos, que no son más que la utilización que el buque hace de los servicios portuarios u otros análogos, cualquiera que sea su naturaleza, sea por las prestaciones realizadas al buque en relación con su arribada al puerto o con su estancia en el mismo. Sin embargo, al abarcarse tantos gastos en un

mismo precepto, seguimos con la disyuntiva de determinar el alcance de cada uno de ellos y su aplicación al interpretar el contenido del mismo, pues lo único que separa uno de otro es la utilización de comas, por lo que cabría preguntarse si tales créditos solo resultan privilegiados cuando se trata de los que deben satisfacerse por la entrada del buque en el último puerto, o si por el contrario deben considerarse también los originados en distintos puertos durante el período de vigencia del privilegio. Aspectos que deben ser revisados, en cuanto a limitar si esos gastos de practica y los derechos de puerto, solamente podrán satisfacerse por la entrada del buque en el puerto en que tienen lugar la ejecución del mismo; logrando con esto una coherencia al momento de alegar todos los créditos contenidos en este precepto si se procediera al embargo del buque o a su venta judicial. De lo contrario estaríamos en constantes dudas interpretativas y de aplicación de lo normado para cobrar los créditos narrados.

Igualmente se le da carácter de créditos privilegiados a los "*derivados de contratos de trabajo del Capitán, de la tripulación o cualquier otra persona empleada a bordo*"^{xi} El reconocimiento internacional no planteó dificultades, incluyéndose desde el primer momento en los intentos de elaboración del Convenio, otorgándosele protección más eficaz a la gente de mar^{xii}. De esta forma este privilegio^{xiii} abarca todos los créditos derivados del contrato de enrolamiento^{xiv} y de toda la tripulación a bordo, pero siempre y cuando este sea resultante de alguna reclamación derivada del contrato de trabajo estipulado entre las partes, de lo contrario no puede aplicarse este privilegio.

Conforme a lo adoptado en el texto internacional, deben entenderse garantizados por el privilegio todos los créditos derivados de la relación laboral, cualquiera que sea el tipo de enrolamiento (por tiempo determinado, indefinido o por viaje) o la forma de retribución pactada, pues la existencia de dicho contrato es requisito esencial para que la atribución del privilegio, gozando de la garantía privilegiada tanto las partidas que integran el salario (salario base, complementos diversos, horas extraordinarias, permisos retribuidos, etc.) como aquellas otras que, trayendo su causa de la relación laboral, no pueden ser encuadradas dentro del término de salario en sentido estricto como son los gastos de repatriación, indemnizaciones por despido o cualquier otro supuesto de extinción indemnizada de la relación laboral.

Por su parte en el inciso c) del apartado 2^{xv}, se reconoce carácter privilegiado a "*la remuneración por asistencia o salvamento*", utilizando indistintamente ambos términos aunque se le ha dado distinto significado en varios ordenamientos^{xvi}, deficiencia traída una vez más del Convenio de 1926, lo que suscita la duda de cuál crédito debe ser asistido por el privilegio; si es atribuido a la compensación económica debida a quien presta un servicio de socorro en el mar a un buque en peligro o alcanza también al crédito del que procede a la recuperación de un buque ya naufragado, o sea, de la recuperación de los restos.

Para precisar el alcance de tales expresiones y para proceder a la exacta concreción de los créditos garantizados por el privilegio, resulta necesario examinar, teniendo en cuenta el carácter internacional de la norma, a la delimitación que de las operaciones de salvamento marítimo se realizara en el Convenio de Bruselas de 1910^{xvii} para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento, que ya estaba vigente en el momento de celebrarse el que nos ocupa. En el mismo aun y cuando no se hace distinción entre los términos que regula, sometiendo a una misma reglamentación las diversas formas que puede revestir la prestación de auxilios en el mar, en la redacción de su artículo 1^{xviii} se desprende que la misma sólo será aplicable a aquellas actividades dirigidas a sustraer al buque auxiliado de la situación de peligro en que se encuentra y no aquellas en que se ha convertido en siniestro ocasionando la pérdida física de este bien. En otros términos, para que los auxilios a un buque puedan configurarse como tales, es preciso que el beneficiario de los mismos conserve las características funcionales del mismo, de lo contrario estaríamos ante la presencia de la recuperación de los restos o del hallazgo o extracciones de un buque, cuyas acciones son completamente diferentes en sus terminologías y ejecución^{xix}. Todo lo cual nos conlleva a deducir que el crédito garantizado por el privilegio será únicamente derivado de la prestación de auxilios a un buque en peligro que, aunque se encuentre deteriorado, todavía conserva su integridad física originaria; cuya remuneración designa el contenido económico a favor del que realiza el auxilio comprensivo tanto de los daños y perjuicios que se le hayan irrogado por la operación del salvamento, como de la recompensa o premio a que se ha hecho acreedor por el salvamento felizmente concluido.

Es por ello que se debe delimitar lo referente al reparto de esa remuneración entre las distintas personas que intervinieron en el salvamento. Aunque normalmente es el armador del buque salvador el que está legitimado para reclamar la totalidad de la remuneración, se considera que pueden ejercitar la acción para el cobro de la remuneración todas aquellas personas que, habiendo intervenido en la operación de salvamento tienen derecho a participar en la distribución de la misma. Desde la perspectiva del privilegio, parece que la tripulación estaría legitimada para entablar la acción en dos supuestos: cuando el armador no lo estuviera por serlo al mismo tiempo del buque salvado (en cuyo caso se daría un privilegio sobre el propio buque) o cuando el armador o propietario no entable la acción para la conservación oportuna de la garantía, puesto a que si no se procede al embargo preventivo del buque salvador y, por consiguiente, a su inmovilización, éste puede reemprender la navegación, dando lugar al eventual nacimiento de nuevos privilegios que postergarían la garantía^{xx}.

En nuestra Ley, en su artículo 132 se establece que *"...además del privilegio marítimo que le corresponde al buque salvador, tiene el derecho de retención sobre el buque, embarcación y artefacto naval y los bienes salvados, hasta que le es cubierta o debidamente garantizada la recompensa por el salvamento y sus intereses"*^{xxi}, todo esto en correspondencia con lo regulado en el artículo 230 y siguientes del Reglamento de la Ley, el Decreto No. 317 del 2013^{xxii}. De esta forma se establece que la recompensa o premio se fija por acuerdo de las partes y de no existir este entonces se puede acudir al tribunal competente para realizar la acción. De igual forma, se hace alusión a la remuneración que debe recibir el buque salvador cuando se trate de vidas humanas o de operaciones efectuadas en beneficio de evitar el daño al medio ambiente. Asimismo, se establece, la remuneración correspondiente a la contribución a la avería gruesa^{xxiii}, en este caso, se hace referencia a los gastos o daños que se puede incurrir para salvaguardar el buque y sus mercancías; desprendiéndose de ahí su carácter de privilegiado ya que en la norma internacional de 1926 se le reconoce tal carácter a la parte correspondiente al buque en las averías gruesas. Esto lleva a considerar que el crédito al que se le atribuye carácter de privilegiado es únicamente el que ostentan los propietarios de los bienes sacrificados frente al propietario del buque por la contribución que a éste le

incumbe en la avería gruesa, con exclusión de cualquier otro, ya que, en principio, los distintos valores contribuyentes (buque, flete y carga) son independientes.

Sin embargo, de seguirse esa interpretación, resultaría que cuando el propietario del buque es, al mismo tiempo, porteador y por tanto, el flete de viaje está en todo o en parte en riesgo para él, no quedaría garantizada por el privilegio la totalidad de la suma adeudada por el naviero- porteador en concepto de contribución a la avería, que en este caso estaría integrada por la cuota correspondiente al buque y la del flete a su riesgo, sino solamente una parte de la misma (la correspondiente al buque), que es a lo que literalmente se refiere el precepto, quedando excluida consecuentemente, la debida por la contribución del flete. Situación extremadamente anómala, que resulta aún más desconcertante si se tiene en cuenta que los privilegios gravan el buque y el flete devengado en el viaje en que el crédito se ha originado, que es precisamente, el flete en riesgo.

Por ello, parece más adecuado realizar una interpretación correctora de la norma y entender que cuando el Convenio se refiere a la contribución del buque a la avería gruesa, no lo hace en sentido literal, sino figurado; es decir, considerar que se hace referencia al buque no tanto como valor contribuyente sino como teniendo en cuenta al deudor de la contribución, por tanto, el privilegio garantiza el crédito de los propietarios de las mercancías por la cuota entera de contribución debida por el naviero porteador sobre la base de los valores contribuyentes del buque y del flete que está en riesgo para él^{xxiv}.

Continuando con el análisis que nos ocupa, nos percatamos que, mientras en el apartado 4 del artículo 2 del Convenio de 1926, se establece de forma conjunta una serie de indemnizaciones a las que se le atribuye el carácter de privilegiados, dígase las derivadas de abordajes u otros accidentes de navegación, por lesiones personales a pasajeros o tripulantes, así como por pérdidas o daños a la carga o equipaje, en nuestra LNMF, cada uno de estos supuestos fueron separados indistintamente por incisos, sin tomar en cuenta que cada uno tienen como presupuesto común la responsabilidad del deudor, sea contractual o extracontractual. Nos queda claro, que al referirse a las indemnizaciones por abordajes u otros accidentes de la navegación se está haciendo referencia a todo lo derivado de un siniestro marítimo, donde se

ocasionan daños materiales en el buque, que por tanto, se traducen en gastos para su posterior reparación; lo que no nos queda claro, es el inciso referido a las indemnizaciones por lesiones personales a pasajeros o tripulantes, ¿es que acaso, todo el que no goce de esta categoría y se le produzca un daño o lesión, no puede beneficiarse de este privilegio?, nos referimos a aquellas personas que pueden encontrarse en tierra o en agua y sufran daños producto de alguna maniobra o como consecuencia de la errónea o negligente navegación del buque, e incluso los causahabientes en caso de muerte de alguno de esos tripulantes y pasajeros; lo que da lugar a qué debe establecerse el alcance de esa lesión, las que no se encuentran previstas en el texto legal, ¿o es que quizás ya están incluida en la misma todas las causas, incluyendo las debidas por causa de muerte? Estos son algunos de los planteamientos que adolece el Convenio de 1926, y expuestos en nuestra Ley, lo que a criterio de esta autora, seguimos arrastrando deficiencias legislativas a más de un siglo de promulgado el Convenio, y más aún cuando en los actuales momentos una de las cuestiones más discutidas en los Organismos Internacionales ha sido lo referente a la seguridad y protección humana en cualquier actividad marítima.

De igual forma, se le dio carácter de privilegiado a los créditos de naturaleza extracontractual por daños a las cosas. Aunque hay que acotar, que según nuestra LNMF, esta naturaleza de extracontractual no se encuentra explícitamente referida, sino que solo se hace mención como otros de los supuestos a los que se le otorga el privilegio. Como se expresó anteriormente, este se encuentra referido de forma independiente como otros de los supuestos en cuanto a las indemnizaciones que pueden realizarse, recordemos que nuestra Ley realizó esta separación por incisos según los tipos de resarcimientos que deban ser tomados en cuenta como créditos privilegiados.

Como se ha expresado, los derechos reales de garantía, específicamente lo relacionado con el reconocimiento de los créditos marítimos privilegiados, es una de las materias donde haya que enfatizar por parte del legislador, que aunque se haya dado un gran paso de avance con la promulgación de la Ley de Navegación Marítima y Fluvial, está dista aun de la realidad de las normas internacionales que en esta materia se han dictado, situación que se agrava, con la implementación del Convenio de 1926, el cual en los actuales momentos es un tanto anticuado y cuyo ámbito de aplicación ha sido y sigue siendo objeto

de constante discusión, lo que conlleva a un replanteamiento de la política legislativa a seguir.

Si revisamos la Conferencia impartida por el profesor GABALDÓN GARCÍA en cuanto a la necesidad de una reforma legislativa^{xxv}, se plantea que el moderno, uniforme y transaccional del régimen del Convenio Internacional de 1993 sobre Privilegios e Hipotecas marítimas, debería de servir de modelo para una posible reforma en cualquier Estado que haya ratificado e implementado en su ordenamiento interno el arcaico Convenio de 1926. Sus tesis están fundamentadas en varias razones. La primera de ellas va dirigida a las dificultades técnicas de interpretación de lo que haya que entenderse hoy por “viaje”, en torno cuyo concepto sigue girando la misma delimitación de algunos de los créditos privilegiados y su respectiva preferencia. Por otro lado, se hace preciso acabar con la ambigüedad que deparan sus normas destinadas a definir el ámbito de aplicación, ya que son muchos, quizás demasiado, los créditos que gana preferencia ante la hipoteca. Asimismo, expresa, que este Convenio gana en claridad y en técnica jurídica, el cual ha sido elaborado con la precisa finalidad de otorgar privilegio real con reconocimiento internacional y delante de la hipoteca, exclusivamente a aquellos créditos que se han considerado merecedores de ello en atención al bien jurídico protegido.

De la misma forma, están en que la tipificación de los créditos marítimos privilegiados con preferencia a los de la hipoteca naval, correspondería a la lista reconocida en el Convenio de 1993, enunciándose cinco clases de créditos dotados de privilegios^{xxvi}, y cuyo carácter de privilegiados estaría en correspondencia cuando su deudor personal fuese el propietario del buque, el naviero o el gestor del naviero, quedando fuera los supuestos reconocidos actualmente. También, opinión que esta autora hace suya, es que debe hacerse una mínima regulación de las características inherentes a los privilegios marítimos, dígame, origen legal e innecesariedad de inscripción registral, accesoriedad, especialidad, indivisibilidad, reipersecutoriedad, realización, preferencia y extinción. Y de modo particular, determinar en cuanto a la realización, el procedimiento de venta forzosa con sus normas garantistas hipotecarios y marítimos privilegiados, así como los efectos en el plano internacional y nacional. De igual forma, en relación con la preferencia, se debe establecer la subordinación del crédito del retentor frente al privilegiado

indicando su preferencia frente al del hipotecario. En otro orden, la reforma también debe ir encaminada a definir concretamente cuáles serían las embarcaciones sobre las cuáles recaerían estos derechos reales de garantía, y asimismo determinar el imperio de la ley del pabellón para resolver los conflictos de leyes en materia de privilegios marítimos.

Esta sigue siendo una tarea ardua de nuestros legisladores, que si bien se han dado pasos de avances en materia legislativa marítima, aun nos queda un largo camino por andar para lograr una acertada y adecuada regulación que en el ámbito marítimo es tan necesario para el desarrollo comercial de cualquier país, el cual debe ir atemperada a los cambios y los Convenios Internacionales imperantes en esta materia en correspondencia con nuestros intereses en aras de lograr armonía y coherencia dentro de nuestro ordenamiento interno.

Bibliografía Utilizada:

LIBROS

- ❖ ABREU FERÁNDEZ, ALBERTO, *El Derecho en el transporte Marítimo*. Editorial Félix Varela. La Habana, 2006
- ❖ ALONSO LEDESMA, CARMEN: *Los Privilegios Marítimos*. Editorial Civitas SA. Madrid, 1995.
- ❖ ARROYO MARTINEZ, IGNACIO. *Convenios Internacionales Marítimos (Textos Básicos)*. J. M. Bosch. Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Barcelona, 2000.
- ❖ _____: *Curso de Derecho Marítimo*. J.M. Bosch Editor. Ronda Universidad. Barcelona, 2001.
- ❖ Colectivo de autores. *Comentario al Código Civil Cubano*. T I, Vol. I. Félix Varela, La Habana, 2013.

- ❖ DIEZ- PICAZO/ GULLÓN, *Sistema de Derecho Civil*, Volumen III. Editorial TECNOS SA, 1989.
- ❖ DEL PESO Y CALVO: *Contratos de Trabajo de las gentes de mar. Catorce lecciones sobre contratos especiales de trabajo*. Madrid, 1965
- ❖ ECHEVARRÍA: *Notas sobre asistencia, salvamento, hallazgos y remolques marítimos*, Revista de Derecho Marítimo, 1957, núm. 66
- ❖ ENRÍQUEZ ROSAS, JOSÉ DAVID: *El Buque: Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*. Capítulo 10mo: Crédito naval- Privilegios marítimos. Universidad Panamericana. Universidad Nacional Autónoma de México, 1998
- ❖ GARCÍA GABALDÓN, JOSÉ MARÍA *Los privilegios Marítimos: características y prelación sobre la hipoteca naval*. Consejo General del Poder judicial. Curso de Derecho marítimo, Madrid, 10-11 mayo 1993.
- ❖ _____: *Estatuto Jurídico del buque: Privilegios Marítimos e hipoteca naval*, en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Editorial Aranzadi, 1999
- ❖ GARRIGUEZ, JOAQUÍN. *Curso de Derecho Mercantil* Tomo II, Madrid, 1983.
- ❖ GONZÁLEZ- LEBRERO, RODOLFO A: *Curso de Derecho de la Navegación*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones Gobierno Vasco, 1998.
- ❖ HERMIDA HIGUERAS: *La avería gruesa según las Reglas de York y de Amberes*, Bilbao, 1957.
- ❖ LAGUNA IBANEZ: *A propósito del contrato de enrolamiento*, Madrid, 1960
- ❖ RAY, JOSÉ D., *Derecho de la Navegación*, en ROMERO BASALDÚA, LUIS C., *Derecho Marítimo*, Buenos Aires, Editorial Córdoba.
- ❖ RUIZ SOROA: *Manual de Derecho de accidentes de la navegación*, Vitoria- Gasteiz, 1992.
- ❖ SANCHEZ ANDRES, *La avería gruesa en el proceso evolutivo de la responsabilidad del porteador marítimo*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen I.

Normativas jurídicas

- ❖ Código de Comercio de 1886, hecho extensivo por Real Decreto del 28 de enero de 1886 y puesto en vigor en nuestro país desde el 1ro de mayo del propio año.
- ❖ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima. Instrumento de Ratificación fue depositado en Bruselas el 8 de diciembre de 1953, en ARROYO MARTINEZ, IGNACIO. *Convenios Internacionales Marítimos (Textos Básicos)*. J. M. Bosch. Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Barcelona, 2000
- ❖ Convenios Internacionales para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas de 1926, 1967 y 1993, en ARROYO MARTINEZ, IGNACIO. *Convenios Internacionales Marítimos (Textos Básicos)*. J. M. Bosch. Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Barcelona, 2000.
- ❖ Ley Decreto 1420 Ley Hipotecaria de 12 de mayo de 1952 relativa a Hipoteca Naval, en ABREU FERÁNDEZ, ALBERTO, *El Derecho en el transporte Marítimo*. Editorial Félix Varela. La Habana, 2006
- ❖ Proyecto de Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, presentado en Sesión Plenaria de la Asamblea Nacional del Poder Popular, Junio 2013, en sitio web www.gacetaoficial consultada en julio 2013
- ❖ Ley # 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria CXI, el 4 de Noviembre de 2013, Cuba
- ❖ Decreto Ley # 241 del 27 de septiembre del año 2006, modificativo de la “Ley de Procedimiento Civil, Administrativo y Laboral. Gaceta Oficial Extraordinaria, La Habana, 27 de septiembre del 2006.
- ❖ Decreto No. 317, Reglamento de la Ley de Navegación Marítima y Fluvial, publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria CXI, el 4 de Noviembre de 2013, Cuba.

ⁱ GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: *Estatuto Jurídico del buque: Privilegios Marítimos e hipoteca naval*, en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Editorial Aranzadi, 1999, pp 93- 110

ⁱⁱ El régimen aplicable a los tratados en Cuba se encuentra establecida en el Decreto Ley No. 191 de 8 de marzo de 1999, de los Tratados Internacionales, cuyos fundamentos parten de retomar la importancia que revisten los tratados en las relaciones internacionales, la necesidad de adecuar el procedimiento legal establecido para la participación en tratados multilaterales y el trámite para las negociaciones bilaterales. A decir de la Dra. Amelia Esther Pérez Silveria, en cuanto al lugar y eficacia de los tratados, no se encuentra pronunciamiento en relación con el momento y la forma en que estos se incorporan al sistema positivo cubano. *Vid.* PÉREZ SILVERIA, MAELIA E., "Los tratados en el ordenamiento jurídico cubano", en *Comentario al Código Civil Cubano. T I, Vol. I*, Colectivo de autores, Félix Varela, La Habana, 2013, pp 314 - 318.

ⁱⁱⁱ Revítese el Capítulo VIII De los Privilegios Marítimos en la Ley # 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria el 4 de Noviembre de 2013, Cuba.

^{iv} *Cfr.* art.49 de la Ley # 115/ 2013 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre en correspondencia con el art.50 de la propia Ley.

^v *Cfr.* art.45.2. Ley # 115/ 2013 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre

^{vi} Término empleado en la LNMF para referirse a los créditos marítimos privilegiados, utilizando indistintamente ambos vocablos

^{vii} *Vid* LEDESMA, CARMEN: *Los Privilegios Marítimos*, op.cit p. 362; "art 45.2" de la Ley # 115/ 2013; "art 2" del Convenio de Bruselas de 1926 en Op. Cit ARROYO MARTINEZ, IGNACIO, *Convenios Internacionales...*pp. 277

^{viii} *Cfr.* Artículo 813 de la LPCALE

^{ix} *Cfr.* Artículo 3 inciso y) de la Ley de Navegación Marítima y Fluvial

^x Entiéndase este término semejante al de pilotaje, toda vez que es el servicio de asesoramiento prestado por el Práctico durante la navegación en las actividades náuticas en un puerto. *Cfr.* Artículo 3 inciso z) de la propia Ley.

^{xi} *Cfr.* Artículo 45.2 inciso b) de la Ley de Navegación Marítima en correspondencia con el artículo 2.2 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas marítimas, Bruselas, 10 de abril de 1926

^{xii} La concepción amplia del Derecho marítimo lleva, entre otros aspectos, a estudiar las relaciones laborales marítimas, donde debe definirse el alcance de las mismas, partiendo de tres observaciones, para poder delimitar lo que se entiende por gente de mar. De un lado, el trabajo desarrollado a bordo de un buque, conocido tradicionalmente como relación o contrato de embarco, incluye tanto la navegación marítima como la actividad pesquera. De otro lado, las diferencias estructurales del sector pesquero ha llevado a diferenciarlas de las relaciones laborales en el sector de la marina mercante. Y, en tercer lugar, el trabajo de los estibadores portuarios, por ser una actividad complementaria de la marítima. Dicha relación laboral, está caracterizada por el intercambio de trabajo y retribución, que presenta una fisonomía especial por una doble circunstancia: el lugar (el mar o a bordo de los buques) y la organización peculiar en la que se desarrolla. *Vid.* ARROYO IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo* J.M. Bosch Editor. Ronda Universidad. Barcelona, 2001; DEL PESO Y CALVO: *Contratos de Trabajo de las gentes de mar. Catorce lecciones sobre contratos especiales de trabajo*. Madrid, 1965.

^{xiii} Este privilegio en un principio se limitaba únicamente a los salarios del Capitán y de la tripulación, posteriormente se amplió hasta abarcar los resultantes del contrato de enrolamiento, encuadrando a todos los que prestaban servicios a bordo del buque

^{xiv} El contrato de embarco, también conocido bajo las expresiones de contrato de enrolamiento o relación de embarque, tiene por objeto establecer las condiciones de la prestación de los servicios a bordo entre el tripulante y el armador. Constituye el trámite administrativo ante la Capitanía de Puerto para el reconocimiento oficial del nombramiento o cese de la dotación del buque, embarcación o artefacto naval. *Vid.* ARROYO IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo. Op. Cit*; LAGUNA IBANEZ: *A propósito del contrato de enrolamiento*, Madrid, 1960; "Artículo 3" inciso p) de la Ley # 115 del 2013 Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.

^{xv} *Vid* artículo 45.2 inciso c) de la Ley de Navegación Marítima en correspondencia con el artículo 2.3 del Convenio Internacional de 1926

^{xvi} *Vid.* ENRÍQUEZ ROSAS, JOSÉ DAVID: *El Buque: Una introducción al estudio...* Op.Cit. pp 410; ARROYO IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo....Op. Cit* pp 335- 338; Convenio Internacional para la Unificación

de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento en el mar, de Bruselas, 23 de septiembre de 1910, en ARROYO MARTINEZ, IGNACIO. *Convenios Internacionales Marítimos....Op. Cit. pp 401- 403*

^{xvii}*Vid.* Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento en el mar, de Bruselas, 23 de septiembre de 1910, en ARROYO MARTINEZ, IGNACIO. *Convenios Internacionales Marítimos....Op. Cit. pp 401- 403*

^{xviii} El Artículo 1 del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento en el mar, de Bruselas, 23 de septiembre de 1910, precisa que el "auxilio y salvamento de los buques en peligro, de los efectos de a bordo, del flete y del pasaje.....quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin distinción entre ambas clases de servicios...." *Vid* ARROYO MARTINEZ, IGNACIO. *Convenios Internacionales Marítimos....Op. Cit. pp 401- 403*

^{xix} Las extracciones marítimas tiene como finalidad recuperar cosas ya perdidas, buques o aeronaves, mercancías, objetos naufragados o sus restos. Tratan de evitar o anular las consecuencias del siniestro. De ahí que se distingan cuatro tipos de extracciones, las realizadas por el propietario, la espontánea, convencional y de oficio. Y por su parte, los hallazgos marítimos consisten en un encuentro casual o fortuito de objetos en el mar, o que hubieren sido arrojados a la costa, donde el hallador no despliega una actividad intencional dirigida a obtener resultados, sino que se limita a tomar posesión y custodiar el objeto encontrado accidentalmente. *Vid.* ARROYO IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo....Op. Cit, pp 739- 742*; ECHEVARRÍA: *Notas sobre asistencia, salvamento, hallazgos y remolques marítimos*, Revista de Derecho Marítimo, 1957, núm. 66, pp 423; RUIZ SOROA: *Manual de Derecho de accidentes de la navegación*, Vitoria- Gasteiz, 1992.

^{xx} La conservación de la garantía no entraña solamente el mantenimiento en vigor del privilegio evitando la extinción del mismo por el transcurso del plazo de un año previsto en el Convenio, sino el mantenimiento del grado de preferencia que se poseía, el cual podría perderse por la aparición de nuevos privilegios en los viajes sucesivos que el buque pudiera efectuar. Por ello, el embargo preventivo del buque socorrido a los términos de salvamento constituirá, salvo que el deudor otorgue otra garantía, el modo normal de conservación del privilegio. *Vid.* BERLINGIERI, citado por ALONSO LEDESMA, *Los Privilegios Marítimos*, Op.Cit p. 414.

^{xxi} *Cfr.* Art 121. Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre. Ley # 115 del 2013. publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria CXI, el 4 de Noviembre de 2013, Cuba

^{xxii} Decreto No. 317, Reglamento de la Ley de Navegación Marítima y Fluvial, publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria CXI, el 4 de Noviembre de 2013, Cuba

^{xxiii} Este privilegio, era desconocido en muchas legislaciones internas de diversos Estados cuando comenzó el proceso de unificación internacional. A pesar del escaso reconocimiento que este privilegio tuviera, se produjo su incorporación al Convenio de 1926 bajo la misma rúbrica que el otorgado a la remuneración por salvamento, sobre la base de la afinidad existente entre ambos institutos. En efecto, el hecho de que la finalidad común de los institutos fuera la evitación de un peligro hacía que desde la óptica del privilegio no solo existiera la misma *ratio* para su reconocimiento, sino para otorgarles el mismo rango prelativo. Sin embargo, si bien la subrayada afinidad existente entre ambos institutos puede justificar el otorgamiento del privilegio, da lugar también a lo que ha sido calificado de superposición institucional, puesto que los gastos de salvamento, sea contractual o no, se consideran como gastos de avería común. *Vid* SANCHEZ ANDRES, La avería gruesa en el proceso evolutivo de la responsabilidad del porteador marítimo, en Anuario de Derecho Marítimo, Volumen I; *Vid.* ARROYO IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo....Op. Cit pp 673- 698*; *Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes* de 20 de octubre, 1972; HERMIDA HIGUERAS: *La avería gruesa según las Reglas de York y de Amberes*, Bilbao, 1957.

^{xxiv} *Vid* LEDESMA, CARMEN: *Los Privilegios Marítimos*, Op.Cit p. 419

^{xxv} *Vid* GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: *Estatuto Jurídico del buque: Privilegios Marítimos e hipoteca naval..... Op cit. pp 110- 112*

^{xxvi} *Cfr.* Artículo 4 del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993 en ARROYO MARTINEZ, IGNACIO: *Convenios Internacionales Marítimos. Op. Cit, pp 283- 288*