

Gestión naval, armador y acción reivindicatoria: claves conflictuales y probatorias en la SAP Barcelona 451/2025

NAVAL MANAGEMENT, ARMATORE STATUS AND REVENDICATION: CONFLICT-OF-LAWS AND EVIDENTIARY KEYS IN BARCELONA COURT OF APPEAL 451/2025

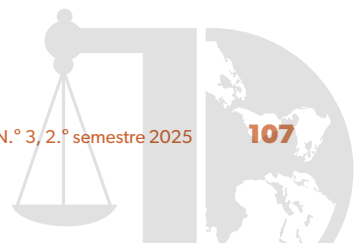
ANTONIO MERCHÁN MURILLO

*Profesor Laboral Permanente de Derecho internacional privado
Universidad de Cádiz
ORCID ID: 0000-0002-1928-6796*

Sumario: I. INTRODUCCIÓN. II. NATURALEZA DE LA ACCIÓN Y COMPETENCIA OBJETIVA: LA FRONTERA ENTRE LO CIVIL Y LO MARÍTIMO. III. EL ESTATUTO REAL DEL BUQUE Y LA DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE. IV. LA FIGURA DEL ARMADOR, LA GESTIÓN NAVAL Y LA AUTENTICIDAD DOCUMENTAL. V. PERSPECTIVA INTERNACIONAL Y PROYECCIÓN DOCTRINAL. VI. CONCLUSIONES.

Resumen: La resolución confirma la estimación de una acción reivindicatoria sobre un yate matriculado en Italia, reconociendo la propiedad de la actora y ordenando la restitución con indemnización por lucro cesante. La Audiencia delimita con precisión la competencia objetiva, la reivindicatoria es acción civil, no marítima, aplica el art. 10.2 CC para afirmar la *lex registrationis* italiana y, ante su falta de prueba suficiente, recurre supletoriamente al Derecho español (arts. 217 y 281 LEC). En la prueba documental, desvirtúa un «poder de gestión naval» por falta de autenticidad/fecha (art. 326.2 LEC), rechazando que la condición de armador constituya un título real oponible al propietario. Se extraen pautas prácticas para litigios futuros: calificación de la acción, prueba efectiva del Derecho extranjero y estándares de valoración indiciaria.

Palabras clave: Acción reivindicatoria; competencia objetiva; juzgados de lo mercantil; art. 10.2 CC; prueba del Derecho extranjero.



Abstract: The judgment upholds a revendication claim concerning a yacht registered in Italy, ordering restitution and loss-of-profit damages. The Court carefully draws the objective jurisdiction line (revendication is a civil, not «maritime», action), applies Article 10(2) Spanish Civil Code to affirm the *lex registrationis* (Italian law) and, due to insufficient proof thereof, resorts supplementarily to Spanish law (Arts. 217 and 281 LEC). Regarding documentary evidence, it dismisses a «naval management power» as inauthentic/undated (Art. 326.2 LEC), clarifying that the status of armatore does not constitute a real right enforceable against the owner. Practical takeaways are provided on action qualification, effective proof of foreign law and standards for indicia-based assessment.

Keywords: Revendication; objective jurisdiction; commercial courts; Article 10,2 Civil Code; proof of foreign law.

I. Introducción

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 16.ª, de 27 de junio de 2025 (ECLI:ES:APB:2025:5065), constituye un pronunciamiento de singular interés para el Derecho internacional privado español, en materia de derecho marítimo, ya que proyecta un supuesto de reivindicación de embarcaciones con matrícula extranjera que ahonda en tres cuestiones de repercusión doctrinal: a) la delimitación de la competencia objetiva entre los juzgados de lo mercantil y los de primera instancia; b) la determinación de la ley aplicable al dominio y a la posesión de un buque inscrito en un registro extranjero; y c) el alcance de la carga de la prueba del Derecho extranjero conforme a los artículos 217 y 281 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

El caso que comentamos se centra en la controversia una sociedad italiana, Charter and Dreams SRL Unipersonale, y, otra española, Seanergia Charter SL. La primera, que ostenta la propiedad una embarcación de recreo, matriculada en Livorno, ejerce acción reivindicatoria contra la segunda, que detentaba la nave en virtud de un presunto contrato de gestión naval, previsto en los artículos 314 a 320 de la Ley 14/2014, de navegación marítima. La controversia tiene un claro elemento extranjero, ya que la embarcación estaba registrada en Italia, la explotación se realizaba en aguas y puertos españoles y, además, las partes pertenecían a Estados distintos.

La sentencia de primera instancia, que estimó íntegramente la demanda, declaró que la actora era legítima propietaria del buque y condenó a la demandada a su restitución, así como al pago de 246.800 euros, en concepto de lucro cesante. La Audiencia Provincial de Barcelona confirma la decisión de primera instancia, rechaza los motivos de nulidad por competencia objetiva y, ante la ausencia de prueba suficiente del Derecho italiano, aplica supletoriamente el Derecho español, concretamente, los arts. 217 y 281 LEC.

Desde una perspectiva sistemática, el pronunciamiento se sitúa en la intersección entre el Derecho marítimo sustantivo, en particular, la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, y el Derecho internacional privado español, en su doble vertiente procesal y conflictual. El interés de la resolución reside, precisamente, en la claridad con que la Sala distingue el ámbito objetivo de los juzgados de lo mercantil, respecto del de los juzgados civiles ordinarios y en la forma en que maneja la remisión al Derecho italiano prevista, en el art. 10.2 del Código Civil, atenuando su efecto estricto con la aplicación supletoria del Derecho español, ante la falta de prueba suficiente del contenido de aquél.

Del análisis que realizaremos, en virtud, de la competencia objetiva, la aplicación del Derecho extranjero y la valoración de la prueba documental podrá observarse la complejidad del litigio, en el que confluyen instituciones de Derecho civil, mercantil, marítimo e internacional privado. De esta forma, la sentencia se convierte en un excelente ejemplo de la pluralidad de normas que rigen hoy el tráfico jurídico marítimo internacional, en el que las categorías tradicionales del Derecho deben reinterpretarse, ante la movilidad transfronteriza de los bienes y de la coexistencia de ordenamientos nacionales y europeos.

En definitiva, como se verá, el pronunciamiento de la Audiencia Provincial de Barcelona ofrece una respuesta equilibrada entre el respeto a las reglas de competencia interna, la coherencia con el sistema conflictual español y la aplicación de los principios de buena fe y autenticidad documental en el tráfico internacional. A partir de este marco, los apartados siguientes examinarán de forma detallada cada una de las cuestiones jurídicas que el fallo aborda, valorando su adecuación a la doctrina y a la jurisprudencia comparada.

II. Naturaleza de la acción y competencia objetiva: la frontera entre lo civil y lo marítimo

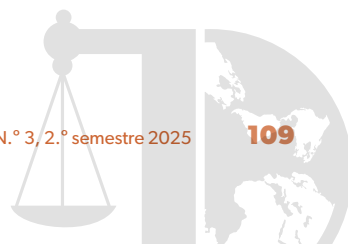
La Audiencia Provincial resolvió, en primer lugar, la denuncia de nulidad de pleno derecho por falta de competencia objetiva del Juzgado de Primera Instancia n.º 54 de Barcelona, con el argumento de que el litigio versaba sobre «derecho marítimo» y, por tanto, debía conocerlo el orden mercantil (arts. 86 bis y 238.1.º LOPJ). Esta cuestión fue rechazada con una argumentación que conviene subrayar por su alcance.

En primer término, recuerda, conforme al art. 48 LEC, que la competencia objetiva es cuestión apreciable de oficio, en cualquier instancia, es decir, la Sala asume que el análisis es pertinente, aunque en el caso una declinatoria previa por falta de competencia territorial hubiese sido rechazada por extemporánea. Además, delimita con precisión el objeto del proceso, al determinar que no se trata de una controversia nacida «con ocasión de la navegación marítima», sino de una acción reivindicatoria de propiedad de embarcación, en la que la demandada opone como título posesorio un denominado «poder de gestión naval» cuya fuerza vinculante no se discute, sino únicamente su eficacia posesorio-real.

Esta conclusión se asienta en una lectura funcional y restrictiva del ámbito objetivo atribuido a los juzgados de lo mercantil¹ por el art. 86 bis LOPJ, precepto que, en sintonía con el art. 1.1 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, desplaza a la jurisdicción especializada las «cuestiones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación», entre las que cabe ubicar, como recuerda la propia Audiencia, el contrato de gestión naval regulado en los arts. 314 a 320 LNM. Ahora bien, la mera presencia de una embarcación o la invocación defensiva de un documento que podría encajar en esa categoría no bastan para convertir cualquier pleito en «marítimo»².

1 Raúl BERCOVITZ ÁLVAREZ (Dir.), *Apuntes de Derecho Mercantil*, 25.ª Ed., Aranzadi La Ley, Madrid, 2024. pág. 66.

2 Eliseo SIERRA NOGUERO, *Esquemas de Derecho de los Contratos Mercantiles*, 5.ª Ed. Dykinson, Madrid, 2022, pág. 301.



Con ello, puede apreciarse que lo decisivo es la naturaleza de la acción ejercitada, es decir, si lo que se pide es la restitución de la cosa por su propietario, frente a un poseedor sin título eficaz, la sede natural del litigio sigue siendo la jurisdicción civil. Por este motivo afirma la Audiencia que en autos no se debatía el régimen obligacional propio del contrato de gestión naval, sino únicamente la oponibilidad de un supuesto poder de gestión frente a la titular registral.

Conviene destacar la coherencia de este razonamiento con la función de la especialización mercantil, con la que se persigue eficiencia y uniformidad en materias relacionadas con la navegación y su tráfico³. Ahora bien, eso no justifica que dicha especialización absorba acciones reales clásicas, de estructura y función ajenas a la lógica de la explotación naval. Este aspecto debe llevarse al prisma del Derecho internacional privado, ya que la precisión terminológica nos lleva que una acción reivindicatoria sobre un bien mueble, dotado de estatuto registral internacional plantea coordenadas conflictuales respecto al art. 10.2 CC, además de problemas probatorios de derecho extranjero (arts. 217 y 281 LEC), que no deben confundirse con los derivados de una relación contractual-marítima. La sentencia comentada, al deslindar los planos y rehusar el automatismo «buque = jurisdicción mercantil», evita sobredimensionar el art. 86 bis LOPJ y preserva la sistemática del proceso civil.

III. El estatuto real del buque y la determinación de la ley aplicable

El segundo núcleo problemático de la sentencia se articula en torno a la determinación de la ley aplicable a la propiedad y reivindicación de una embarcación registrada en el extranjero. El tribunal de apelación, siguiendo la argumentación del juzgado de instancia, aplica el artículo 10.2 CC, produciéndose en el supuesto una remisión al derecho de Italia, ya que, al estar ante buques o aeronaves, el criterio de conexión no es la *lex rei sitae* sino la ley del lugar de matrícula o registro⁴.

Esta remisión refleja una constante del Derecho internacional privado español que viene determinada por la consideración del registro como elemento determinante de la ley rectora del estatuto real de los bienes dotados de nacionalidad o pabellón. Este hecho obedece a la necesidad de asegurar la publicidad y oponibilidad de los derechos reales, en sistemas en los que el registro cumple una función constitutiva o probatoria, como ocurre en el ámbito marítimo.

La elección del Derecho italiano, con la aplicación del art. 10.2 CC, no es en modo alguno arbitraria, ya que responde a la lógica del estatuto real de los buques, que vincula la propiedad, la transmisión y las cargas a la ley de la bandera o registro⁵. Este principio es ampliamente reconocido en el Derecho comparado y en los instrumentos internacionales, por ejemplo, el artículo 5 del Convenio de Ginebra de 6 de mayo de 1993 sobre privilegios e hipoteca marítimos dispone que «la ley del Estado en cuyo registro está inscrita la nave rige los derechos reales sobre la misma». En términos análogos se pronuncia el artículo 4 del Convenio de Bruselas de 10 de abril de 1926 para la unifi-

3 Carlos SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho marítimo*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pág. 417.

4 Andrés RODRÍGUEZ BENOT, *Manual de Derecho internacional privado*, Tecnos, 2024, pág. 271.

5 José Carlos FERNÁNDEZ ROZAS y Sixto SÁNCHEZ LORENZO, *Derecho internacional privado*, 13.ª Ed., Civitas, 2024, pág. 268.



cación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, así como el artículo 136 del *Codice della Navigazione* italiano, que establece que la propiedad de los buques se transmite conforme a las normas del Estado de matrícula y que los efectos de las inscripciones registrales son oponibles erga omnes.

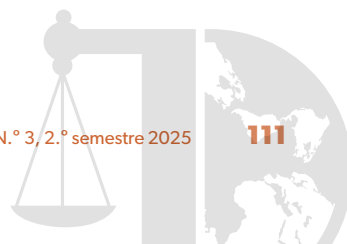
Ahora bien, a la hora de aplicar la ley italiana no se observa «actividad probatoria alguna», en el caso concreto, por lo que, ante la falta de prueba de su contenido y vigencia, como dice la sentencia «deberá tomarse en consideración el derecho de nuestro país». La parte actora había acompañado a su demanda determinados informes u «opiniones jurídicas» sobre Derecho italiano, pero la Audiencia estima que no bastan para configurar una prueba completa del contenido de esa legislación. Por ello, la Audiencia se apoya en los artículos 217.2 y 281.2 LEC, que imponen a la parte que invoca un Derecho extranjero la carga de acreditar su contenido y, a falta de esa prueba, el juez debe acudir supletoriamente al Derecho español.

Esta doctrina, ya consolidada, fue formulada por la STS de 27 de febrero de 2012 (RJ 2012/2109), donde el Alto Tribunal sostuvo que «la ausencia de prueba suficiente del Derecho extranjero no puede conducir a la inadmisión o suspensión del proceso, sino a la aplicación de la ley del foro en tanto en cuanto resulte compatible con los hechos del litigio». La misma línea ha seguido la STS 24 de abril de 2018 (RJ 2018/1942), reiterando que la falta de acreditación no exonera al juez de resolver y que el contenido del Derecho extranjero puede, en su caso, ser investigado de oficio, pero no es obligación imperativa del tribunal hacerlo.

Sin pronunciarse sobre el giro más restrictivo apuntado por la STS 30 de octubre de 2024 (ECLI:ES:TS: 2024:5263, art. 33.3 LCJIMC), la Audiencia aplica la solución tradicional: si no se acredita el contenido del Derecho extranjero, se resuelve con la ley del foro, conforme a los arts. 217 y 281 LEC. En este pronunciamiento, el Tribunal Supremo declara que la aplicación sustitutoria del Derecho español solo procede de forma excepcional, cuando resulte materialmente imposible acreditar el contenido y vigencia del Derecho extranjero, descartando su utilización automática como *lex fori*. Sin embargo, la sentencia suscita controversia por la forma en que reparte la carga probatoria, pese a que fue el demandado quien invocó la aplicación del Derecho extranjero, el Alto Tribunal atribuye a los demandantes la carga de probar dicho ordenamiento, lo que ha sido considerado por la doctrina, en particular, por el Prof. Ybarra Bores⁶, como un retroceso respecto del principio del art. 217.3 LEC y una posible vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva. La consecuencia práctica es una lectura más restrictiva del art. 33.3 LCJIMC y un llamado a la prudencia judicial para evitar que la falta de prueba del Derecho extranjero se convierta en un instrumento de indefensión procesal.

La Audiencia Provincial de Barcelona reproduce fielmente esta doctrina, aunque no fijando del todo la última Sentencia, señalando que «a falta de prueba del contenido y vigencia del Derecho italiano, deberá tomarse en consideración el derecho de nuestro país». Con esa fórmula, el tribunal consagra un mecanismo de supletoriedad judicial que, si bien garantiza la continuidad del proceso, plantea una tensión estructural entre la exigencia de efectividad procesal y la vocación de aplicación del Derecho extranjero cuando así lo impone la norma de conflicto. En términos materiales, la decisión se traduce en la aplicación de los artículos 348 CC y 544-1 a 544-3 del Codi civil de

6 Alfonso YBARRA BORES, «Las consecuencias de la falta de prueba del Derecho extranjero y la carga de su prueba. La preocupante sentencia del Tribunal Supremo de 30 de octubre de 2024», *Bitácora Millennium DIPr*, n.º 20 (julio-diciembre 2024), págs. 1-16.



Catalunya, que regulan la acción reivindicatoria, de manera que el litigio se resuelve conforme al Derecho español.

Esta técnica de sustitución suscita, sin embargo, una reflexión crítica desde la perspectiva del Derecho internacional privado contemporáneo, pues si bien la jurisprudencia española ha optado por un criterio pragmático, con la aplicación supletoria del Derecho del foro, para evitar denegación de justicia, ello puede erosionar el principio de efectividad de la *lex causae* extranjera, sobre todo en litigios entre partes de distintos Estados miembros de la Unión Europea. Por ello, en nuestra opinión, la sustitución automática del Derecho extranjero por el Derecho español supone, en el fondo, una renuncia a la función propia de las normas de conflicto, que es garantizar la aplicación del ordenamiento más estrechamente vinculado con la relación jurídica.

En el caso analizado, la dificultad probatoria podría haberse mitigado mediante los instrumentos de cooperación judicial internacional previstos por el ordenamiento europeo y español. El artículo 33 de la ley 29/2015, de cooperación jurídica internacional en materia civil, autoriza al juez a recabar de oficio información sobre el contenido y vigencia del Derecho extranjero, mientras que el Reglamento (UE) 2020/1783, relativo a la obtención de pruebas en materia civil y mercantil, permite solicitar asistencia judicial a las autoridades del Estado cuya ley resulte aplicable. Asimismo, la Red Judicial Europea en materia civil y mercantil ofrece mecanismos de cooperación doctrinal y pericial que podrían haberse activado para obtener una certificación del Derecho italiano aplicable a la propiedad y registro de buques. La sentencia, sin embargo, se limita a constatar la insuficiencia probatoria y a activar la supletoriedad del Derecho español, sin explorar esas vías de cooperación institucional.

IV. La figura del armador, la gestión naval y la autenticidad documental

La cuestión más intensamente debatida en el litigio y, que ninguna duda, ofrece mayor densidad, gira en torno a la autenticidad y eficacia del contrato de gestión naval que alega la parte demandada Seanergia Charter SL, en virtud del título que le legitima la tenencia posesoria de la embarcación. En este sentido, la Audiencia adopta un criterio riguroso, que combina la valoración de la prueba documental (art. 326.2 LEC) con la aplicación supletoria de los principios generales del Derecho marítimo y civil.

A diferencia de las cuestiones anteriores, donde el debate se centra en la interpretación de normas de conexión, aquí la controversia adquiere un perfil típicamente probatorio, permitiendo determinar si el documento presentado como «poder de gestión naval» fue efectivamente otorgado en 2017, fecha en la que el mismo individuo, identificado en la resolución como Borja, que ostentaba simultáneamente la administración de ambas sociedades, o si, por el contrario, se trató de un documento posterior y simulado, destinado a justificar una posesión ilegítima del buque tras el cese de dicho administrador⁷.

7 José Antonio GARCÍA-CRUCES GONZALES, *Derecho de Sociedades Mercantiles*, 2023, Ed. Tirant lo Blach, pág. 350.



La Audiencia Provincial considera acreditado que el poder no fue emitido en la fecha alegada y que carece, por tanto, de valor vinculante para la sociedad propietaria, Charter and Dreams SRL Unipersonale. La sentencia de instancia había llegado a esa conclusión sobre la base de un conjunto de indicios como son: a) la falta de inscripción registral del poder durante más de un año; b) la ausencia de constancia documental de actividad comercial vinculada al contrato; c) la coincidencia de firmas en las dos partes del instrumento; y d) la inverosímil fecha dominical de suscripción y la secuencia temporal de su legitimación notarial.

Estas cuestiones que, apreciadas en conjunto, revelaban el carácter simulado de la relación jurídica. La Audiencia, en apelación, confirma ese análisis y lo refuerza con un razonamiento basado en que «la impugnación de un documento privado no priva por completo de fuerza probatoria», pero exige que la autenticidad y fecha se prueben conforme a las reglas de la sana crítica y, cuando los indicios disponibles apuntan a la simulación o alteración, el tribunal puede desestimar su eficacia jurídica sin necesidad de prueba pericial directa.

Este planteamiento se apoya expresamente en la STS 5/2023, de 10 de enero, que, reiterando doctrina consolidada, establece que «la impugnación de un documento privado no le priva por completo de toda fuerza probatoria que se trate de demostrar resulta de otras pruebas y la credibilidad del documento puede ponderarse en atención a las circunstancias del caso». El art. 326.2 LEC permite, en consecuencia, que la autenticidad del documento impugnado se valore junto con los demás elementos de convicción. La Audiencia hace uso de esa potestad y declara probado que el «poder de gestión naval» carecía de fecha cierta y no podía oponerse a la titular del buque.

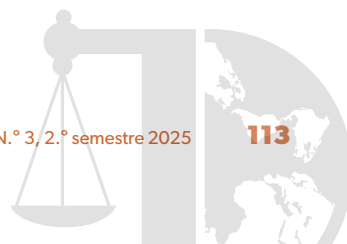
La importancia de esta cuestión excede del mero análisis probatorio, ya que el trasfondo subyace una discusión sustantiva sobre la figura del armador y la delimitación, entre la titularidad dominical y la explotación de hecho del buque⁸. La demandada pretendía amparar su posesión en la condición de armador reconocida en el registro marítimo italiano. Sin embargo, como advierte la sentencia, esa inscripción derivaba, directamente, del poder de gestión naval cuya autenticidad se cuestionaba, de modo que, al quedar éste desvirtuado, la condición de armador carecía de base legítima.

Esta solución es plenamente coherente con la distinción clásica entre el propietario y el armador, tal como la formula el Codice della Navigazione italiano y, en paralelo, el art. 145.1 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima. No obstante, la Sala no construye una dogmática sobre esta cuestión, sino que se limita a negar valor posesorio al documento aportado

Por otro lado, la Audiencia Provincial de Barcelona subraya que el reconocimiento registral de la condición de armador no legitima por sí mismo la posesión del buque frente al propietario, ya que la inscripción italiana se apoyaba en un poder de gestión cuya autenticidad y eficacia no quedaron acreditadas. De este modo, el tribunal descarta que tal documento constituya un título posesorio autónomo, reafirmando que la inscripción como armador tiene un valor meramente declarativo y no confiere derechos reales oponibles.

Desde una perspectiva sistemática, esta solución se alinea con el régimen previsto en los artículos 314 a 317 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, que conciben la gestión naval como una activi-

8 Eliseo SIERRA NOGUERO, *Esquemas de Derecho de los Contratos Mercantiles*, 5.ª Ed. Dykinson, Madrid, 2022, pág. 315.



**Gestión naval, armador y acción reivindicatoria:
claves conflictuales y probatorias en la SAP Barcelona 451/2025**

dad representativa, el gestor actúa por cuenta y en nombre del armador, con la diligencia del ordenado empresario y la lealtad del representante, sin que de ello derive transmisión de propiedad o posesión en concepto de dueño. Incluso si el poder se hubiese tenido por válido, la gestión habría generado únicamente una posesión derivada o dependiente, subordinada a la voluntad del titular dominical.

Desde una óptica de Derecho internacional privado, el litigio permite apreciar la interacción entre la *lex causae* extranjera y el ordenamiento procesal español. Aunque el conflicto se enmarca en un contexto transnacional, por la matrícula italiana del buque y la nacionalidad de la sociedad propietaria, la Audiencia Provincial de Barcelona resuelve conforme a las reglas probatorias del foro. Esta orientación es plenamente coherente con la doctrina consolidada del Tribunal Supremo, según la cual las cuestiones relativas a la prueba y valoración de la evidencia se rigen siempre por la ley procesal del tribunal que conoce del asunto, con independencia de la ley sustantiva que gobierne el fondo (STS 457/2017, de 13 de julio, RJ 2017/3591).

Además, el razonamiento del tribunal destaca por la coherencia con que articula los indicios, para valorar la veracidad del documento controvertido. En este sentido, puede verse como la falta de inscripción del poder hasta 2019, el retraso en la legitimación notarial, la ausencia de facturación o de actividad comercial que acreditara la gestión, la coincidencia de administradores en ambas sociedades y la firma en domingo conforman un conjunto de circunstancias que, valoradas de forma conjunta y razonada, conducen a una convicción fundada de simulación. Estos hechos se aproximan a la doctrina clásica del Tribunal Supremo sobre la prueba indiciaria y la valoración global de la credibilidad documental (STS 178/2019, de 26 de marzo, RJ 2019/1481), basada en la aplicación del principio de sana crítica como razonamiento lógico y contextual.

La consecuencia jurídica de esta apreciación es la inoponibilidad del documento frente a la propietaria y la obligación de restitución de la embarcación, junto con la indemnización por el lucro cesante, que la Sala fija en 246.800 euros, cantidad que representa el beneficio dejado de obtener durante el tiempo de ocupación indebida del buque. La resolución no identifica un fundamento sustantivo concreto, limitándose a cuantificar el perjuicio derivado de la tenencia sin título y a imponer su reparación íntegra. Ahora bien, aunque la sentencia no lo explicita, esta solución se alinea con los criterios generales de la responsabilidad civil extracontractual y con el principio de reparación integral del daño, sobre la base de la tenencia sin título y de la pérdida de ganancias ocasionada⁹.

Por último, hay que indicar que resulta significativo que la Audiencia adopte un enfoque sustantivo y no meramente formalista, al examinar la autenticidad del documento. Observemos que en vez de limitarse a constatar la existencia de la firma o de la legitimación notarial, pondera el contexto, la finalidad y la secuencia de los actos, deduciendo de ellos la existencia de una maniobra artificiosa de autocontratación y autoprotección, por parte del antiguo administrador frente a su inminente destitución. Este análisis material concuerda con la función antifraude del Derecho procesal y con la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre la inoponibilidad de los actos simulados realizados en perjuicio de tercero (STS 566/2020, de 27 de octubre, RJ 2020/4227).

En definitiva, la resolución pone de relieve que el contrato de gestión naval no puede convertirse, en el tráfico internacional, en un instrumento de apropiación encubierta ni en un medio de despla-

9 Alfonso-Luis CALVO CARAVACA y Javier CARRASCOA GONZÁLEZ, *Derecho Internacional Privado*, vol. I, 18.ª ed., Comares, Granada, 2018, pág. 1298.



zamiento irregular de la titularidad fuera de los cauces registrales. La condición de armador, tanto en el Derecho italiano como en el español, se apoya en la confianza del propietario y en la publicidad registral como garantías esenciales de la seguridad jurídica. Si se admite que un gestor inscrito o un supuesto armador derive de su propia gestión un título dominical equivaldría a vaciar de contenido la función de los registros marítimos y a erosionar la transparencia del tráfico jurídico-naval, pilares básicos de la navegación comercial contemporánea¹⁰.

V. Perspectiva internacional y proyección doctrinal

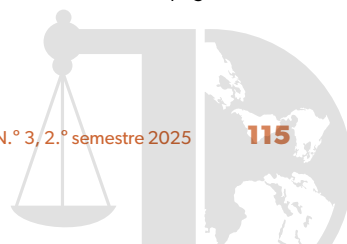
La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 27 de junio de 2025 no sólo resuelve una controversia interna entre sociedades con vínculos internacionales, sino que más allá del caso concreto, la resolución ilustra la interacción entre el Derecho marítimo y el Derecho internacional privado, en el espacio jurídico europeo. El conflicto entre Charter and Dreams SRL Unipersonale, sociedad italiana titular de la embarcación, y Seanergia Charter SL, empresa española que la explotaba en España la embarcación, revela la tensión existente entre la lógica transnacional del tráfico marítimo y la naturaleza territorial del sistema judicial español.

La sentencia ofrece un ejemplo elocuente de diálogo implícito entre ordenamientos nacionales, en el que el juez español debe enjuiciar actos vinculados al Derecho italiano, como el poder de gestión y la inscripción registral, sin contar con un marco uniforme europeo sobre la ley aplicable a los derechos reales sobre buques. Este vacío normativo refuerza la vigencia del Derecho internacional privado nacional como instrumento de coordinación e integración jurídica en contextos transfronterizos. En la práctica, la resolución encarna, en el plano jurisdiccional, la «reconversión funcional del Derecho internacional privado en un Derecho de la coordinación jurídica», en la que las normas de conflicto trascienden su función delimitadora para convertirse en mecanismos de armonización pragmática entre sistemas nacionales.

Por otro lado, debe observarse que la decisión de la Audiencia Provincial de Barcelona adquiere una dimensión que trasciende lo puramente procesal. Al aplicar el artículo 10.2 CC y remitir al Derecho italiano, la Sala reconoce la soberanía registral del Estado de matrícula, reafirmando el principio de que la propiedad y los derechos reales sobre un buque están sujetos a la ley del pabellón. Este reconocimiento refuerza la coherencia del sistema internacional y evita la proliferación de títulos dominicales contradictorios sobre una misma embarcación.

Además, cabe interpretar esta solución, desde una perspectiva doctrinal, como una manifestación funcional del orden público internacional en materia de propiedad y seguridad del tráfico marítimo, aunque la sentencia no invoque expresamente dicho principio. De esta forma, no invoca expresamente esta categoría, el rechazo del contrato simulado puede interpretarse como una aplicación implícita del orden público español en defensa de la buena fe y la autenticidad documental. En la medida en que la simulación perseguía eludir la autoridad del registro italiano y mantener la posesión del buque en España en fraude del propietario extranjero, la decisión de la Audiencia constituye una forma de orden público de protección de la transparencia registral. En este punto, la sentencia se sitúa en esa línea pues, en nuestra opinión, el orden público internacional es un instrumento de preservación de la confianza en el tráfico jurídico transnacional.

10 Carlos SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pág. 298.



Finalmente, debe indicarse que el valor más profundo de la sentencia radica en su coherencia con el proceso de europeización del Derecho marítimo privado, al mostrar cómo la articulación entre la ley del lugar de registro y las normas procesales del foro permite a los jueces nacionales construir, caso a caso, una jurisprudencia compatible con los principios comunes del espacio jurídico europeo de la navegación. Todo en un contexto en que la digitalización de los registros marítimos, los contratos inteligentes de gestión naval y la posible identidad electrónica de las embarcaciones, cuyo desarrollo terminará realizándose de conformidad a lo establecido en el Reglamento (UE) 2024/1183, eIDAS 2.0, comienzan a transformar la gestión del tráfico marítimo. Por ello, nos atrevemos a indicar que la solución adoptada por la Audiencia Provincial de Barcelona ofrece una base sólida para extender los principios clásicos de autenticidad, publicidad y protección del propietario al nuevo entorno tecnológico.

VI. Conclusiones

La SAP Barcelona confirma en apelación la estimación íntegra de una acción reivindicatoria de una embarcación matriculada en Italia, con restitución y condena al pago de 246.800 € por lucro cesante, rechazo de la falta de competencia objetiva y desestimación de la eficacia de un «poder de gestión naval» impugnado por su falta de autenticidad y fecha cierta. La resolución fija, con vocación didáctica, pautas relevantes en tres planos: competencia objetiva, ley aplicable/ prueba del Derecho extranjero y valoración de la prueba documental.

Que el objeto sea un buque no transforma ipso facto la controversia en litigio de «navegación marítima». La Sala reitera que la reivindicatoria es una acción real civil; solo la pretensión que nace «con ocasión de la navegación» desplaza la competencia a los juzgados mercantiles, de conformidad con los arts. 86 bis LOPJ y art. 1.1 LNM. Esta delimitación negativa evita convertir el Derecho marítimo en una jurisdicción paralela del Derecho civil y da seguridad a la litigación futura.

El tribunal no se deja arrastrar por el entorno fáctico, relacionado con la explotación naval y la mención a la gestión del armador, sino que parte de la naturaleza de la pretensión que es la de declarar el dominio y obtener la restitución. Aun si aparece un contrato de gestión naval, regulado en los arts. 314 a 318 LNM, su examen es incidental si la controversia no versa sobre su régimen obligacional.

El uso del art. 10.2 CC afirma que la ley del registro, la italiana por matrícula sería la ley aplicable, pero la Audiencia resuelve conforme al derecho español por falta de prueba suficiente del derecho italiano. Lo hace aplicando la línea consolidada de que quien invoca derecho extranjero debe acreditarlo, si la prueba es insuficiente, el juez no paraliza el proceso y aplica el derecho español como supletorio. Es una solución pragmática que preserva la efectividad procesal, aunque invita a reforzar cooperación y constatación *ex officio*.

Por último, debe advertirse que la Sentencia indica que el reconocimiento de armador en registros italianos no crea un título real oponible frente al propietario; es una posición funcional de explotación y responsabilidad, ya que, al desvirtuarse el poder de gestión naval, decae la base de cualquier posesión cualificada de la demandada. Para ello, el Tribunal aplica art. 326.2 LEC con una reconstrucción indiciaria sólida basada en retrasos, inscripciones, coincidencia de administradores, firma en domingo, secuencia de legitimación notarial.

