

LA TRADUCCIÓN DE DOCUMENTOS MARÍTIMOS. CLASIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES GÉNEROS Y MARCO DE ANÁLISIS

M^a Isabel del Pozo Triviño
Universidade de Vigo

Resumen

En este artículo se presenta una parte de los resultados de una investigación más amplia llevada a cabo por la autora en el campo de la traducción especializada y más concretamente en el de la traducción de documentos jurídicos y administrativos ligados a la actividad marítima. Dicha investigación se ha visto culminada con la defensa de la tesis doctoral titulada “Análisis contrastivo de los géneros del Derecho marítimo para la traducción (inglés-español)”. Se presentan aquí los documentos que más se traducen dentro de este campo y se ofrece una clasificación de los mismos basada en el concepto de género textual. Se establece, además, un marco destinado a abordar el análisis traductológico de dichos documentos. El objetivo es dar a conocer a los traductores profesionales y a los aprendices los documentos más importantes de esta especialidad, así como diseñar una herramienta de análisis de los mismos que les ayude a llevar a cabo con éxito su labor de trasvase.

Palabras clave: documentos marítimos, Derecho marítimo, género textual, traducción especializada.

Abstract

This paper presents part of the results from the author's Ph.D. thesis concerning the translation of legal and administrative documents related to maritime activity, entitled *Contrastive analysis of maritime law genres for translation (Spanish-English)*. The documents most frequently translated in this field are presented with a classification based on the concept of textual genre, and a framework for analysing such documents is established. The objective is to introduce the principal documents used in this field to professional and trainee translators, as well as to design an analytical tool which may contribute to their successful translation.

Keywords: maritime documents, Admiralty law, text genre, translation of specialised texts.

1. Introducción

El mar representa un medio para unir a los diferentes pueblos del mundo. El transporte marítimo mundial a través de los puertos del planeta alcanza en la actualidad cifras de negocio verdaderamente ingentes, lo cual se traduce en una enorme actividad comercial caracterizada por su naturaleza multicultural y multilingüe. No

es de extrañar entonces que, como parte de la actividad marítima, se genere una gran cantidad de trabajo de traducción. El presente artículo se centra en la traducción de los documentos jurídicos y administrativos ligados a dicha actividad, a los que en conjunto nos referiremos como documentos marítimos. Como quiera que la traducción especializada es un campo muy amplio y con muchas parcelas aún sin explorar, hemos centrado nuestra atención en una que conocemos bien, dada nuestra amplia experiencia profesional como traductora en la ciudad de Vigo, que es uno de los puertos más importantes de Europa y quizás también del mundo.

Para ello presentamos, en primer lugar, los resultados obtenidos en un sondeo realizado en España entre profesionales de la traducción y de la actividad marítima con el fin de establecer a) los documentos que más se traducen en este campo, b) las combinaciones lingüísticas más frecuentes y c) los agentes que realizan dichas traducciones.

Una vez establecidos, mediante la encuesta y nuestra propia experiencia personal y la consulta a expertos en la materia, los documentos jurídicos y administrativos que más se traducen dentro de la actividad marítima, presentamos una clasificación de los mismos, basada en el concepto de género textual y diseñamos un marco para el análisis traductológico de dichos documentos.

El objetivo final de nuestra investigación es desarrollar una herramienta para llevar a cabo el análisis pormenorizado de los documentos marítimos, atendiendo al concepto de género. Dicho análisis contribuirá a que los traductores que se enfrenten a la tarea de trasvasar estos documentos especializados tengan un mejor conocimiento de los mismos que facilite su tarea.

2. Recopilación de la información sobre documentos marítimos

Como ya dijimos en la Introducción, el primer objetivo de nuestra investigación es determinar cuáles son los documentos que se generan y se traducen con más frecuencia en el campo marítimo, para lo cual hemos utilizado distintas vías. Por un lado, hemos realizado una encuesta a profesionales del sector (traductores, armadores, consignatarios, etc.) con el fin de conocer su opinión al respecto y, por otro lado, hemos realizado entrevistas a expertos en la materia con el propósito de recabar información conceptual y documentación. Dichas entrevistas no se han realizado de forma sistematizada como en el caso de la encuesta, sino que han sido consultas y conversaciones “informales” en las que hemos tratado de conocer más de cerca la paracultura relacionada con esta especialidad, que goza de unas características peculiares dentro del propio ámbito jurídico. Entre aquellos con los que nos hemos entrevistado podemos citar, a modo de ejemplo: despachos de abogados que trabajan con astilleros y empresas del sector, colegas traductores no sólo de inglés, sino también de otras lenguas, empresas consignatarias que nos encargan traducciones, agencias de traducción ubicadas en nuestro entorno, etc.

Consideramos que la consulta a expertos, a pesar de las dificultades que a veces pueda plantear, resulta de capital importancia y, bien aprovechada, puede reportarnos importantes beneficios, tanto en la etapa de formación como en la etapa de desarrollo de la actividad profesional traductora. Los profesionales no solo pueden aportarnos conocimientos específicos sobre los aspectos “científicos” relacionados con su campo de especialidad, sino que pueden también aportarnos nociones relacionadas con su propia paracultura que serían difíciles de recabar en otras fuentes como manuales, enciclopedias o tratados especializados. Los profesionales cuentan, además, con algo que a nosotros, los traductores, nos resulta fundamental, como son los propios textos. A través de las entrevistas y encuestas a los profesionales, no solo nos hemos acercado a la paracultura de esta especialidad, sino que también hemos podido recopilar textos para nuestro corpus documental.

Contamos, además, con nuestra propia experiencia profesional adquirida durante más de trece años de trabajo, como traductora e intérprete, en la ciudad de Vigo donde, como puede imaginarse, la actividad naval y marítima es ingente. Dicha experiencia nos ha permitido recopilar infinidad de documentos y sus traducciones, tanto en la combinación lingüística inglés-español como en otras combinaciones lingüísticas y nos ha brindado la oportunidad de conocer de primera mano la realidad socioprofesional de esta actividad humana.

Por lo que se refiere a la interpretación, durante los últimos años, hemos recibido numerosos encargos, en calidad de intérprete jurada, relacionados también con el ámbito marítimo. Entre ellos podemos mencionar, a modo de ejemplo:

- Interpretaciones juradas ante los tribunales en casos relacionados con abordajes, colisiones, alijos, embargos de barcos, denuncias a presuntos cazatesoros, ratificación de protestas de mar, etc.
- Interpretaciones juradas en las notarías en transacciones internacionales de venta de buques, firmas de hipotecas navales, etc.

Durante la preparación de los trabajos de interpretación realizados hemos llevado a cabo numerosas reuniones con nuestros clientes y sus abogados mediante las cuales hemos adquirido unos conocimientos valiosísimos sobre la paracultura de esta especialidad y que hemos tratado de verter en el presente trabajo, en la medida de lo posible. Tanto durante la preparación de las interpretaciones como durante el propio acto interpretativo, hemos intentado, además, identificar la información y la documentación que pudiera ser relevante para el traductor, de modo que también pudiéramos plasmarlo en nuestra investigación, dado el enfoque traductológico de la misma.

2.1. La encuesta

Por lo que se refiere a la encuesta, hemos considerado fundamental recabar, de forma sistematizada, la opinión de los profesionales y, para ello, hemos llevado a cabo un pequeño sondeo entre diferentes agentes implicados en este sector que pretende determinar principalmente tres extremos:

- Los idiomas que más se utilizan y traducen dentro de este ámbito de especialidad.
- Los documentos que se traducen con más frecuencia.
- Las personas que realizan las traducciones de dichos documentos.

El diseño de la encuesta es breve y sencillo con el fin de no abrumar al encuestado con un cuestionario al que tenga que dedicar demasiado tiempo y esfuerzo. En la primera parte de la encuesta se pide que se cubran los datos del destinatario y que se especifique la actividad a la que se dedica: traducción, astilleros, armadores, consignatarias, etc. Después se formulan seis preguntas: en la primera, se le pregunta al destinatario si se realizan en su empresa traducciones de documentos relacionados con el Derecho marítimo; en la segunda, se le pide que marque en un cuadro los idiomas que más se traducen en su empresa, otorgándoles un número del 1 al 12 por orden de importancia; en la tercera pregunta, se le pide que especifique a quién se le encargan esas traducciones; en la cuarta, se ofrece un listado de 15 documentos relacionados con la actividad marítima y se le pide que los enumere del 1 al 15 por orden de importancia (una de las opciones es “otros” y se pide que se especifique qué otros documentos se traducen en su empresa); en la quinta pregunta se pide al encuestado que nos indique si recomienda algún material de referencia relacionado con este campo de especialidad y, por último, que añada cualquier comentario que pueda parecerle de interés. En resumen, las preguntas que componen la encuesta son las siguientes:

- Pregunta 1: ¿Se traducen en su empresa documentos relacionados con el Derecho marítimo?
- Pregunta 2: Si es así, marque cuáles son las combinaciones lingüísticas más habituales (numérese del 1-12)
- Pregunta 3: ¿A quién encargan generalmente la traducción de los documentos arriba mencionados? (marque con una X la opción preferida)
- Pregunta 4: ¿Cuáles son los documentos que más se traducen en su empresa? (numérese del 1-15)
- Pregunta 5: ¿Recomienda algún material de referencia como libros, revistas, diccionarios, glosarios, etc., relacionados con este campo de especialidad?
- Pregunta 6: Comentarios de interés

Los destinatarios del cuestionario, instrumento de nuestra encuesta, han sido personas de muy diversa índole y debemos confesar que hemos obtenido un número limitado de respuestas pero que consideramos suficiente para sustentar nuestras afirmaciones. El criterio para la selección de los destinatarios de la encuesta se basó en su vinculación, ya sea con el mundo del mar (armadores, consignatarias, agentes marítimos, etc.), ya con el ámbito del derecho (principalmente abogados y despachos jurídicos) y, finalmente, con el mundo de la traducción (traductores jurados, traductores *freelance* y agencias de traducción).

Se enviaron o presentaron en persona más de noventa encuestas entre Galicia y otras zonas de España, de las cuales sólo se obtuvo respuesta en treinta casos. Entre todas las empresas y profesionales contactados, se recogieron encuestas válidas y debidamente cumplimentadas por parte de trece consignatarias y estibadores, ocho astilleros, tres abogados y cinco agencias de traducción y traductores *freelance*. Estos últimos, agencias y traductores *freelance*, aparecen juntos en una sola categoría porque, al ser pocas las respuestas obtenidas, consideramos más operativo hacer el cómputo conjuntamente.

En la siguiente tabla se describe el tipo de destinatario al que se dirigieron las encuestas, así como el número de encuestados por tipo y el número de respuestas obtenidas por tipo de encuestado.

TIPO DE ENCUESTADO	CANTIDAD DE ENCUESTADOS	RESPUESTAS OBTENIDAS
CONSIGNATARIOS Y ESTIBADORES	30	13
ARMADORES	8	0
ASTILLEROS	25	8
ABOGADOS	12	3
AGENCIAS DE TRADUCCIÓN Y TRADUCTORES <i>FREELANCE</i>	16	5

Tabla 1: Tipos y cantidad de encuestados y respuestas obtenidas

A continuación, presentamos una relación de los resultados estadísticos obtenidos, expresados a través de gráficos vectoriales y de barras. En cada uno de los apartados siguientes presentamos la pregunta realizada en la encuesta y, a continuación, se presentan las respuestas obtenidas.

Pregunta 1: ¿Se traducen en su empresa documentos relacionados con el Derecho marítimo?

Con respecto a la existencia o no de actividad traductora en la empresa en cuestión, se obtuvieron 5 respuestas negativas (17%) frente a 25 afirmativas (83%). De estas últimas, la mayoría de consultados (67%) respondieron que en la empresa

para la que trabajaban se traducían bastante documentación relacionada con el Derecho marítimo, en especial las consignatarias.¹ De entre ellos, algunos (13%) afirmaban que sí que traducían este tipo de documentos, aunque de forma esporádica. Además, en un caso (3%) se decía que la traducción de estos documentos era muy frecuente. He aquí una representación gráfica de las respuestas obtenidas a la primera pregunta:

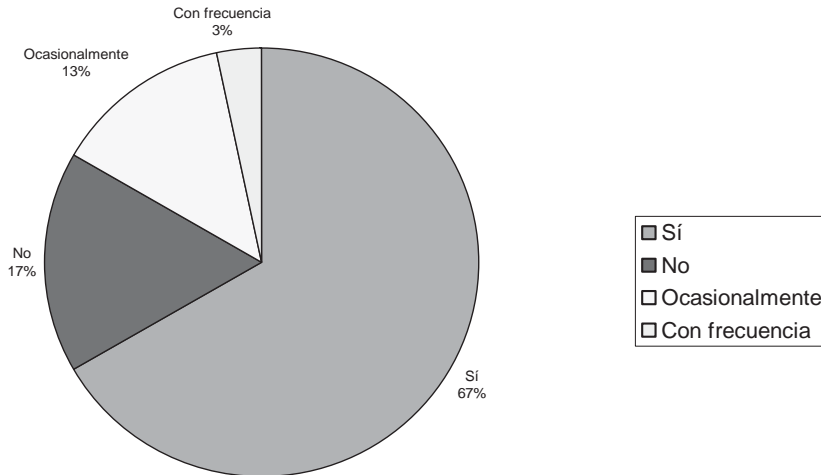


Figura 1: Nivel de actividad traductora relacionada con documentos marítimos

Pregunta 2: Si es así, marque cuáles son las combinaciones lingüísticas más habituales (numérese del 1-12)

En este apartado se ofrecían doce posibilidades que debían numerarse por orden de frecuencia o volumen de traducción. Sin embargo, la mayoría de las empresas y profesionales encuestados se limitaron a marcar aquellas combinaciones lingüísticas con las que trabajaban, obviando la numeración. Por esta razón, la elaboración de las estadísticas resultó ser una tarea harto compleja, puesto que existían dos criterios diferentes de contabilización de los datos (por mayor frecuencia de traducción y simplemente por “traducción”).

Atendiendo a las respuestas ofrecidas, las traducciones más frecuentes se realizan del inglés al español, seguidas muy de cerca de la inversa (del español al inglés). A continuación, se sitúan las traducciones del francés al español y del español al francés y, en menor medida, se traduce de y a otras lenguas como el alemán o el

1. Este resultado resulta bastante lógico puesto que el consignatario, según el Diccionario de la RAE (1992: 547) es la “persona que en los puertos de mar representa al armador de un buque para ocuparse de los asuntos administrativos que se relacionan con su carga y pasaje”.

italiano. Los resultados indican que las combinaciones de otras lenguas diferentes del inglés y el francés suelen ser más frecuentes dependiendo del tipo de empresa de que se trate, de su actividad y de la procedencia de sus clientes. Así, por ejemplo, en algunos bufetes de abogados el mayor volumen de trabajo se corresponde, sobre todo, con traducciones del italiano al español y, en alguna consignataria, con traducciones del gallego al español, debido a su vinculación a las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma gallega. A continuación, se ofrece la representación gráfica de los resultados obtenidos en la segunda pregunta:

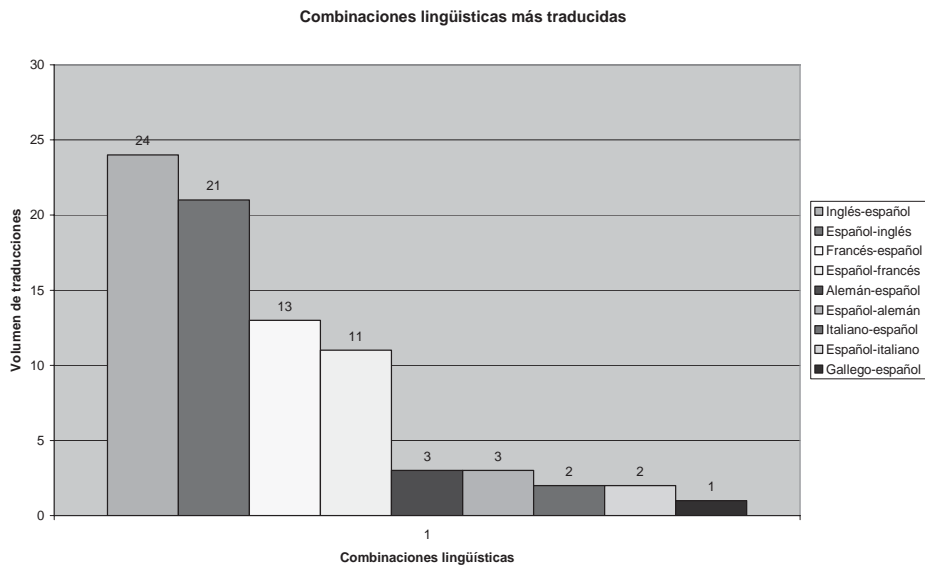


Figura 2: Combinaciones lingüísticas más traducidas en los documentos marítimos

Pregunta 3: ¿A quién encargan generalmente la traducción de los documentos arriba mencionados? (marque con una X la opción preferida)

A la hora de reseñar el tipo de profesional al que se suele encargar este tipo de traducciones, la mayoría de los encuestados respondieron con sinceridad, admitiendo que, en función de la finalidad o de la importancia del documento, requerían los servicios de un traductor jurado o, de no ser necesario, de un traductor autónomo. En aquellos casos en que el documento fuese de tipo administrativo (como impresos, por ejemplo), se decantaban por encargar su traducción al personal de la empresa con conocimientos del idioma del texto original. Esto resulta más frecuente en el caso de las consignatarias y los astilleros, y menos frecuente en el caso de las agencias de traducción, como cabría esperar.

Se puede deducir que, en general, la figura del intérprete jurado se considera de gran importancia a la hora de contratar servicios de traducción para cierto tipo de documentos, si bien es verdad que también se prescinde de sus servicios cuando el texto que se debe traducir es de uso más común y resulta, aparentemente, más “sencillo”. A continuación presentamos un gráfico que contiene los resultados de la encuesta en relación con las personas a quienes se encargan las traducciones relacionadas con la actividad marítima:

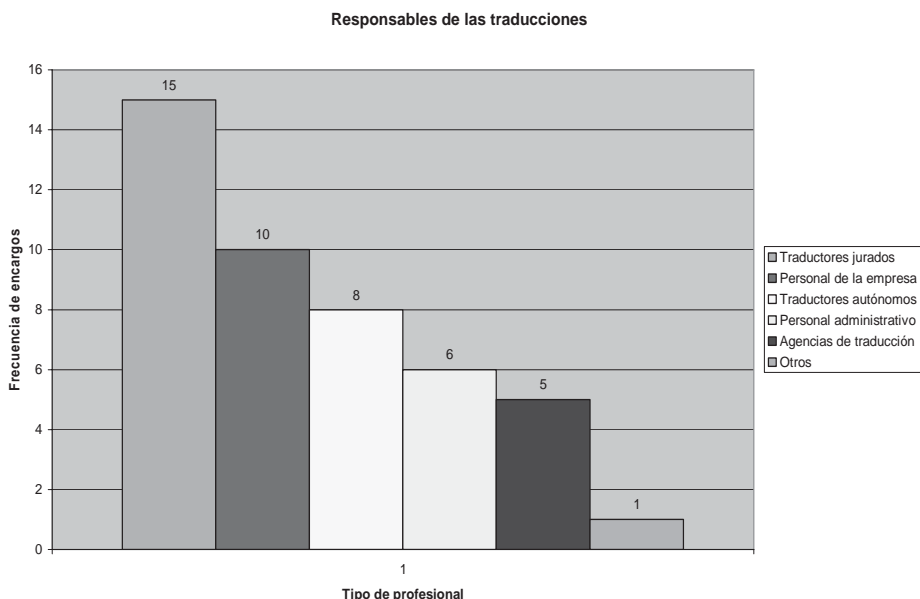


Figura 3: Agentes a quienes se encargan las traducciones de los documentos marítimos

Pregunta 4: ¿Cuáles son los documentos que más se traducen en su empresa? (numérese del 1-15)

En nuestra opinión, este apartado es el más complejo y, a la vez, el más interesante para nuestro estudio. Conocer los tipos de documentos relacionados con la actividad marítima que más se traducen en España es de gran utilidad para el traductor, que podrá centrar sus esfuerzos en conocer a fondo cada uno de los géneros textuales y automatizar las estrategias que podría utilizar durante el proceso de traducción, con el fin de aumentar su eficacia traductora. También se puede conocer mediante este instrumento la demanda existente en el mercado de la traducción para este tipo de documentos, lo que nos permite jugar con cierta ventaja en la aceptación de un encargo concreto relacionado con este ámbito.

Como ya hemos mencionado anteriormente, los resultados del estudio de campo no son definitivos, puesto que lo esperable sería que se tradujesen en mayor medida aquellos documentos más necesarios y usuales en la práctica de la actividad marítima. Probablemente los resultados serían muy diferentes si se hubiese recopilado un mayor número de respuestas que validasen la amplitud de este estudio. Además, y al igual que ocurría en el primer apartado (elección de combinaciones lingüísticas más frecuentes), la mayoría de los consultados obviaron la clasificación numérica por frecuencia o volumen de traducción y simplemente marcaron con una equis aquellos documentos que se traducían en su empresa. Al no existir indicativos de cuál podría ser el más traducido, se procedió a contabilizar las opciones marcadas y a elaborar las estadísticas por mayoría de seleccionadas, ignorando las pocas elecciones propiamente “numéricas” de que se disponía en las encuestas.

Los documentos más traducidos debían seleccionarse de una lista en la que se incluían algunos de los más frecuentes en el ámbito marítimo, entre los que se encuentran: Protesta de Mar, Contrato de Construcción Naval, Conocimiento de Embarque, Protocolo de Entrega y Aceptación, Documento Único Aduanero (DUA), Manifiesto de Carga, Póliza de Fletamento (por Tiempo o por Viaje), Arrendamiento a Casco Desnudo, Contrato de Compraventa de Buques, Hipoteca Naval y Crédito Marítimo Privilegiado. En el gráfico presentado a continuación vemos las opciones marcadas por los encuestados.

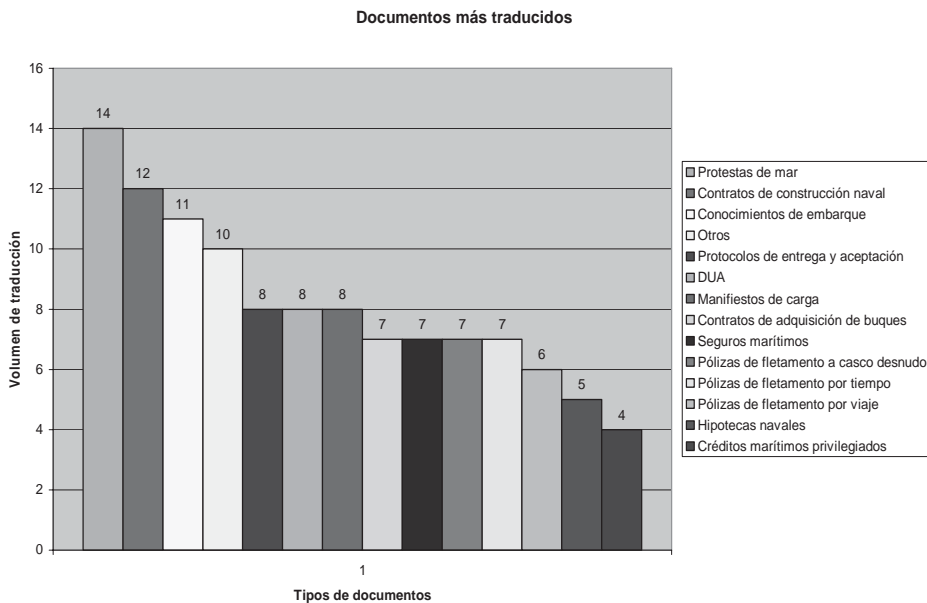


Figura 4: Documentos ligados a la actividad marítima más traducidos

Como podemos observar, la Protesta de Mar (*Sea Protest* o *Note of Protest*) es el documento que más se traduce, sobre todo entre los abogados, quizás debido a que es frecuente que se requiera traducción jurada de este documento. Le siguen el Contrato de Construcción Naval (*Shipbuilding Contract*) y el Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*), ambos de gran importancia. A continuación se sitúan los Manifiestos de Carga, junto con los Protocolos de Entrega y Aceptación. Según el gráfico, entre los menos traducidos se encuentran los Créditos Marítimos Privilegiados, los Contratos de Salvamento y las Hipotecas Navales, estas últimas, paradójicamente y según nuestra propia experiencia, de gran relevancia tanto dentro de la realidad del Derecho marítimo como del campo de la traducción pues, como apuntan Gabaldón y Ruiz (2002), se encuentran entre los documentos que han alcanzado un menor grado de uniformidad y por lo tanto, una menor estandarización.

Por otra parte, los encuestados señalan otros tipos de documentos, más generales y de tipo administrativo, entre los que se encuentran: Partes de Accidentes y documentación procesal, en el caso de las agencias; Demandas, Reclamaciones, Contratos de Servicios Portuarios, Especificaciones Técnicas, Contratos de Mercancías y Certificados Sanitarios, en el caso de las consignatarias; Resoluciones Judiciales en el caso de los abogados y Licitaciones, Normas ISO, Poderes, Escrituras y Especificaciones de Construcción, en el caso de los astilleros.

Pregunta 5: ¿Recomienda algún material de referencia como libros, revistas, diccionarios, glosarios, etc., relacionados con este campo de especialidad?

Las respuestas que se han recogido para esta pregunta son muy variadas, desde recomendaciones harto generales como las de ciertos abogados o consignatarias, hasta las más concretas y especializadas de agencias de traducción y de otras empresas. Muchos de los encuestados no respondieron a esta pregunta y, muchos de los que sí lo hicieron aportaron títulos de diccionarios especializados en Derecho marítimo o de diccionarios jurídicos y de otras obras de autores reconocidos en la materia.²

Muchos astilleros y algunas consignatarias nos remitían a publicaciones seriadas, especializadas en transporte marítimo (*Trade Wings*, *Lloyd's Shipmanager*, *Cruise2ferry*, *Le Marin*, *Hansa*, etc.) que quizá no resulten demasiado útiles para un traductor, pero que sí nos proporcionan una buena base documental sobre las embarcaciones y los transportes de mercancías y pasajeros, y constituyen una valiosa fuente de documentación para nuestras consultas especializadas. Las consignatarias, además, remitían normalmente a páginas web relacionadas con la actividad marítima, entre la que podemos señalar: BIMCO.³ Anecdóticamente, también destacaremos la mención

2. Algunos encuestados mencionaron algunas obras principales de Derecho marítimo, como por ejemplo Arroyo (1993, 1995, 2001, 2002), Gabaldón (2002), Gabaldón y Ruiz (2002). Otros encuestados mencionaron diccionarios de términos jurídicos, especialmente el de Alcaraz y Hughes (1997).

3. <http://www.bimco.org/>

constante que se hace al “Diccionario general bilingüe inglés-español-inglés Collins”, única recomendación para la traducción que hacen algunos abogados y consignatarios, demostrando el desconocimiento que aún se tiene en algunas empresas sobre el proceso de traducción y la relevancia del traductor como mediador entre culturas (y no sólo entre lenguas). No es sorprendente que para aquellos que consideran la traducción como un mero trasvase lingüístico, baste un diccionario bilingüe como herramienta para realizar dicho trasvase.

Por último, cabe mencionar el caso de una agencia de traducción que destacó la profesionalidad y especialización que precisa el traductor de este tipo de documentos, así como su capacidad para documentarse. Según esta empresa, no es necesario recomendar material de referencia a un profesional que, por su formación y experiencia, “conoce los recursos de los que dispone y sabe adónde acudir” cuando realiza pesquisas sobre terminología especializada.

Pregunta 6: Comentarios de interés

En este apartado se pedía a los encuestados que añadieran cualquier información que pudieran considerar relevante o de interés para nuestro estudio. De entre las observaciones ofrecidas por los encuestados en este apartado, cabe destacar varias afirmaciones realizadas por una agencia de traducción, la cual apunta a: “lo comprometido de la traducción de estos textos” y a “la disparidad de criterios en el material lexicográfico utilizado, cuando las traducciones requieren mucha precisión”. Una vez más se demuestra que los profesionales del sector son casi los únicos conscientes de las dificultades que conlleva enfrentarse a un texto especializado de esta índole, con la presión añadida de que cualquiera puede juzgar el trabajo realizado sin conocer siquiera el grado de esfuerzo que supone para el traductor.

2.2. Resultados de la investigación

Una vez analizados los resultados de la investigación, que incluyen tanto los obtenidos en la encuesta realizada a distintos organismos y personas relacionadas de un modo u otro con este campo de especialidad como los derivados de nuestra propia experiencia profesional, hemos podido constatar que los documentos ligados a la actividad marítima que más se traducen son, siguiendo este orden:

1. Protesta de Mar
2. Contrato de Construcción Naval
3. Conocimiento de Embarque
4. Protocolo de Entrega y Aceptación
5. DUA

6. Manifiesto de Carga
7. Contrato de Adquisición de Buques
8. Seguro Marítimo
9. Póliza de Fletamento
10. Hipoteca Naval
11. Crédito Marítimo Privilegiado

En cuanto a las lenguas de traducción más comunes en el contexto español, la combinación lingüística más frecuente, tanto en traducción inversa como directa es, como cabría esperar, inglés-español. A continuación, se encuentra el resto de las combinaciones lingüísticas más comunes en nuestro entorno. No obstante, se observa que se empiezan a requerir traducciones de idiomas más “exóticos”, como el polaco, el ruso o el chino, dado el proceso de deslocalización que están sufriendo las industrias naval y pesquera en los últimos años, y también el árabe, debido a la búsqueda de nuevos mercados para el desarrollo de la actividad comercial en países del Golfo Pérsico.

3. Propuesta de clasificación de los principales documentos marítimos y marco de análisis

En este apartado presentamos, por un lado, una propuesta de clasificación de los géneros jurídicos que aplicamos para realizar nuestra propia taxonomía de géneros ligados a la actividad marítima y, por otro lado, un marco de análisis para el estudio traductológico de dichos géneros. Por motivos de espacio, no se realiza en el presente trabajo el análisis pormenorizado de cada uno de los géneros textuales, el cual queda pendiente para futuras investigaciones.

La noción de género comienza a tomar fuerza en traductología a partir de la década de los setenta y, en España, alcanza una gran aceptación a partir del trabajo de Hatim y Mason (1990), los cuales siguen a los estudiosos de la comunicación audiovisual, como Kress (1985) y a los funcionalistas sistémicos, como Martin (1984) y definen el género desde una perspectiva que incluye los aspectos formales, los socioculturales y los cognitivos. En el campo de la traducción especializada, también son muchos los autores que defienden la utilidad de la clasificación de los diversos géneros de una especialidad (García Izquierdo 2007, Monzó 2002). Entre ellos, podemos señalar a Socorro quien, en su tesis doctoral, defiende el uso de las tipologías textuales, basadas en el criterio de género, que la investigadora aplica al estudio de los documentos mercantiles del Derecho internacional. En este sentido afirma:

Hasta hace poco la mayoría de las tipologías textuales se basaban en estudios lingüísticos pero en la actualidad han surgido tipologías basadas en el criterio de género y en otros criterios. Esto se debe a la necesidad de llenar un vacío existente

en el estudio de textos especializados al que no son aplicables solamente las nociones lingüísticas (2002: 23).

Nosotros consideramos que la clasificación de los textos objeto de análisis en géneros textuales nos ayuda a organizarlos, antes de llevar a cabo el análisis propiamente dicho. Para realizar, pues, la clasificación de los géneros ligados a la actividad marítima hemos seguido las directrices marcadas por el grupo de investigación GITRAD-GENTT,⁴ el cual ha realizado una clasificación de macrogéneros jurídicos y una ficha de análisis para géneros jurídicos. Partiendo, pues, de dichas directrices hemos adaptado sus propuestas a nuestras propias necesidades de análisis, dado que la clasificación que ofrece el grupo de investigación no es rígida ni definitiva y se trata, además, de una propuesta dinámica y general para todo tipo de textos jurídicos.

Consideramos, además, que supone una gran ventaja para el traductor contar con una taxonomía de géneros pertenecientes a dos sistemas distintos, no solo desde el punto de vista lingüístico, sino también desde el sociocultural. En este sentido explica Borja:

La comparación de los distintos textos en lengua de partida y lengua término es una actividad que realizan constantemente los traductores especializados. El traductor necesita dominar la tipología textual del campo de especialidad de que se ocupa, para asegurar que está dando cuenta en sus traducciones de las convenciones textuales, sociales, y en nuestro caso, legales, que se le exigen.⁵ Parece, por tanto, conveniente contar con esquemas de clasificación de documentos para cada ámbito de especialidad⁶ (1998).

Resulta de gran ayuda para el traductor especializado contar con una taxonomía de textos en LO y en LM que le permita conocer y poder establecer comparaciones tanto desde el punto de vista de la organización textual, como desde el punto de vista del contenido. El mediador debe intentar conocer siempre cuáles son los rasgos que caracterizan a cada género textual para poder adecuar su traducción a dicho tipo, de modo que pueda ser reconocido como tal por el destinatario del TM.⁷

En lo que se refiere al análisis de los géneros, Posteguillo (1996) explica que debemos determinar, en primer lugar, en qué nos basamos para realizar nues-

4. <http://www.gentt.es/>

5. Una de las tendencias en la teoría de la traducción que nos ha parecido interesante y útil para nuestro trabajo ha sido la textología comparada de Hartmann (1980).

6. En el campo de la enseñanza de lenguas para fines específicos se ha trabajado mucho en este sentido y existen diversos trabajos sobre la clasificación de los textos, especialmente los de economía y empresa y los textos técnicos y científicos (Tannen, 1982; Biber, 1989, 1994; Swales 1990).

7. Biber (1989) defiende una postura similar y propone utilizar “tipo de texto” (*text-type*) para referirse a aquellos textos con una similitud máxima en cuanto a características léxicas (identificada mediante análisis estadístico).

tro análisis, es decir, si tenemos en cuenta sólo cuestiones formales o también de contenido. Tradicionalmente, como hemos visto, el análisis textual se asociaba a la forma y no al contenido y, sin embargo, la importancia concedida al contenido no hace más que crecer:

(...) indicators of boundaries are most clearly seen in terms of content; that is, it is a cognitive rather than a linguistic sense that guides our perception of textual division (Paltridge, 1994: 295, apud Posteguillo).

En nuestro enfoque creemos fundamental que el análisis tenga en cuenta aspectos tanto formales como de contenido, sobre todo cuando el campo de especialidad que nos ocupa es tan ajeno y tan desconocido para la mayoría de los traductores que se enfrentan por primera vez a la tarea de trasvasar estos textos a otra lengua. Si no estamos familiarizados con el mundo del Derecho marítimo, es difícil que sepamos de antemano qué es una “Protesta de Mar” o cómo se redacta una “Póliza de Fletamento” o qué elementos son imprescindibles en un “Conocimiento de Embarque” para que éste pueda surtir efecto legal. El traductor necesita, pues, no solo conocer las lenguas entre las que va a realizar el trasvase sino que necesita, además, tener unos conocimientos extralingüísticos sobre los documentos que va a traducir para poder culminar con éxito su labor de mediación comunicativa. En esta misma línea, García González (2006), en la introducción a su tesis doctoral, afirma que “na actualidade, poucos se atreverían a negar que a medicación lingüística é unha actividade que non pode ser entendida se non é enmarcada dentro dun contexto social determinado”.

En esta línea, el marco de análisis que proponemos para su aplicación al estudio de los géneros elegidos es un marco amplio que tiene en cuenta factores tanto formales como de contenido, así como factores lingüísticos y extralingüísticos.

3.1. Propuesta de clasificación de macrogéneros jurídicos

Como ya señalábamos anteriormente, para llevar a cabo la clasificación de los géneros ligados a la actividad marítima, hemos seguido las propuestas del grupo de investigación GENTT el cual tiene como uno de sus objetivos principales la creación de una enciclopedia electrónica de géneros de diversos ámbitos de especialidad. Dentro del grupo GENTT se encuentra la rama GITRAD-GENTT dedicada específicamente al estudio del campo jurídico. Borja (2007), que es una de las principales investigadoras del grupo, explica que en un primer momento se plantearon la necesidad de contar con un corpus de géneros jurídicos paralelos que facilitara las labores docentes (enseñanza del inglés jurídico y la traducción jurídica). Este objetivo se cumplió pronto con la recopilación del primer corpus GITRAD (el cual desde el año 2000 recibe el nombre de Corpus GITRAD-GENTT) que ha ido creciendo y sirviendo como herramienta didáctica y elemento de referencia para los alumnos en formación.

El corpus GITRAD-GENTT está organizado siguiendo una estructura dirigida a facilitar la ‘enculturación’ textual del traductor mediante un gran número de textos paralelos que puede recuperar de una forma muy sencilla (Borja y Monzó, 2000). Más recientemente se ha propuesto un sistema de gestión del conocimiento jurídico articulado a través del concepto de género (Borja, 2005) basado en el principio expuesto en Arntz (1993) sobre la elaboración de terminología especializada a partir de la estructuración de los distintos campos de especialidad en árboles de campo. En este ámbito se sigue trabajando en la actualidad. Además, en el momento actual el grupo está diseñando el método experimental que utilizará para estudiar las normas de la traducción jurídica⁸ a partir de datos estadísticos extraídos del corpus de traducciones en construcción.

En los siguientes apartados seguimos la metodología propuesta por el grupo de investigación GITRAD-GENTT y definimos los conceptos fundamentales que nos sirven de pilares para la realización de la taxonomía de géneros marítimos y su posterior análisis. A continuación, se presenta la tabla con la clasificación que el grupo propone para los distintos macrogéneros jurídicos inglés-castellano. Dicha tabla no pretende ser exhaustiva ni excluyente puesto que no se contempla como una clasificación cerrada y sigue abierto el debate para llegar a una clasificación que sea lo más amplia y flexible posible. En cada uno de los casos hemos incluido un género en español con su “equivalente” en inglés a modo de ejemplo.

PROPUESTA GITRAD-GENTT DE MACROGÉNEROS JURÍDICOS	
CASTELLANO	INGLÉS
Normativos	
Ley Parlamentaria	Act of Parliament
Judiciales	
Sentencia	Judgment
Referencia	
Diccionario	Dictionary
Doctrinales	
Manuales	Manual
Administrativos	
Partida de nacimiento	Birth certificate
Notariales	
Escritura	Deed
Acuerdos de voluntades	
Contratos	Agreements

(Cont.)

8. Para más información sobre el concepto “normas” en traducción véanse Toury (1995) y Hermans (1996).

PROPUESTA GITRAD-GENTT DE MACROGÉNEROS JURÍDICOS	
CASTELLANO	INGLÉS
Declaraciones unilaterales	
Testamento	Will
Informes expertos	
Informe pericial	Experts report
Jurisprudencia	
Repertorio de jurisprudencia	Law Report
Textos divulgativos	
Artículo especializado	Article

Tabla 2:
Propuesta de clasificación de macrogéneros jurídicos GITRAD-GENTT modificada

Como puede observarse, la tabla anterior es una tabla general que presenta la división de los distintos macrogéneros jurídicos (español-inglés) propuesta por el grupo de investigación GITRAD-GENTT. Nosotros hemos modificado y utilizado dicha tabla como base para confeccionar nuestra propia clasificación, eliminando aquellos macrogéneros que no necesitamos para el análisis de los géneros ligados a la actividad marítima objeto de nuestro estudio. Seguimos, asimismo, la terminología empleada por el grupo y así diremos, por ejemplo, que el Contrato de Construcción Naval es un género que se encuentra dentro del macrogénero “acuerdo de voluntades” mientras que una Protesta de Mar sería considerada como un género dentro del macrogénero “declaración unilateral”. A continuación, pasamos a explicar brevemente cada una de las etiquetas que utilizamos para describir los macrogéneros jurídicos.⁹

Textos normativos. Según Borja (1998) dentro de los textos normativos se incluyen todas las disposiciones legislativas, entre las que podemos señalar, a modo de ejemplo: leyes, decretos, reglamentos, órdenes, etc. El discurso legislativo ha sido objeto de numerosos trabajos¹⁰ y análisis puesto que es una de las formas más complejas de utilización del lenguaje legal, el cual ha sido acuñado a lo largo de la historia por la organización social y la ideología. La función principal de las leyes es regular el orden social y, por tanto, deben tener una interpretación inequívoca, cierta y flexible. Borja explica que tanto el sistema británico como el español tienen muy organizado su discurso legislativo.

Textos judiciales. En esta categoría se incluyen todos aquellos documentos relacionados con los órganos judiciales: autos, exhortos, citaciones, sentencias, etc.

9. En Borja (1998), Capítulo 5, puede encontrarse una definición más detallada de algunos de estos conceptos.

10. Véase Galanes (2001) Galanes *et al.* (2003), Alcaraz (2000), Borja (1998, 2000), Mellinkoff (1990) entre otros.

En los textos judiciales una de las partes del acto de comunicación siempre es el poder judicial mientras que la otra parte puede ser de diversa índole. Según Borja (1998) en los textos judiciales predomina el foco instructivo pues una sentencia puede cumplir otras funciones pero, en último término, para lo que sirve es para obligar a hacer o dejar de hacer algo. Con la mayoría de los documentos que dirige la Administración de Justicia a los ciudadanos para impulsar los procesos judiciales sucede lo mismo (una citación, por ejemplo, obliga al ciudadano a presentarse ante el juez). Cuando la comunicación es en la dirección contraria, es decir, cuando los ciudadanos se dirigen a la Administración de Justicia, también predomina el foco instructivo. Al presentar una demanda, el demandante está instando al poder judicial a que tome una serie de medidas contra el demandado. También está exhortando la realización de una acción cuando pide un aplazamiento o solicita que se admita un documento como prueba o cuando presenta un recurso. Dentro de los documentos judiciales habría que distinguir los que pertenecen a las jurisdicciones: civil, penal, mercantil, etc.

Textos de referencia. Entre ellos se incluyen todas aquellas obras a las que recurren los juristas (y también los no juristas) para consultar dudas concretas sobre aspectos particulares del Derecho como, por ejemplo, el significado de un término de especialidad (diccionarios y enciclopedias), los datos de un profesional de esta disciplina (directorios), las fórmulas de redacción de los instrumentos legales (formularios), etc.

Textos doctrinales. Comprenden, entre otros: manuales de Derecho, obras de los estudiosos sobre filosofía, historia y explicación del Derecho, tesis doctorales y artículos de publicaciones especializadas. Según explica Borja (1998) “para el traductor es interesante saber que raras veces llegarán a su mesa de trabajo estos textos pues normalmente se traducen en las cátedras de las universidades o son traducidos por juristas”.

En el macrogénero *textos administrativos (no judiciales)* incluimos aquellos textos que emanan de las administraciones públicas, excepto las judiciales, (cuyos textos hemos encuadrado en el macrogénero de textos judiciales descrito anteriormente). Este macrogénero es realmente muy amplio puesto que existen infinidad de géneros relacionados con las administraciones públicas, los cuales constituyen a menudo objeto de traducción. Así pues podemos citar, a modo de ejemplo, las partidas de nacimiento, defunción o matrimonio, los certificados de antecedentes penales, las certificaciones académicas, los certificados de registros de buques, etc.

Textos notariales. En el ordenamiento jurídico español, basado en el sistema romano-germánico, es importante distinguir entre documento público y documento privado. Un documento privado es aquel en el que solo han intervenido los particulares interesados o con testigos, pero sin la presencia de notario o fedatario competente. Un documento público, por el contrario, es aquel expedido, autorizado o intervenido por fedatario público competente. Los requisitos legales que debe cumplir cada documento dependen de su tipo y función. En algunos documentos es suficiente con la firma de las partes, otros deben ser firmados ante testigos, y otros, ante un notario u otro

fedatario público. Estos requisitos no son los mismos en los sistemas de *Common Law* que en la legislación española, en la que la figura del notario es mucho más reconocida que en los sistemas de *Common Law*.¹¹ Consideramos, por tanto, documentos notariales aquellos otorgados ante notario o expedidos por éste. Cabría señalar, asimismo, que este macrogénero es también muy flexible puesto que existe una gran cantidad de documentos, pertenecientes a otros macrogéneros, que pueden llegar a ser documentos notariales. Por ejemplo, un contrato puede elevarse a público y convertirse, por tanto, en una escritura notarial.

Podemos decir que los *acuerdos de voluntades* no son más que un pacto entre una o varias personas por medio del cual se obligan con respecto a una o varias otras a dar, hacer o no hacer una cosa. Entre los acuerdos de voluntades podemos señalar los contratos, tratados, convenios, etc. Se trata también de un macrogénero bastante amplio que da cabida a una gran cantidad de géneros.

Declaraciones unilaterales. Los textos de esta naturaleza corresponden a las manifestaciones realizadas por una sola parte. En este sentido, también se trata de una categoría amplia y flexible puesto que da cabida a muchos géneros que se pueden encuadrar, a su vez, en otros macrogéneros. Por ejemplo, un Informe Pericial es una “declaración unilateral” además de un “informe experto”, como veremos en el siguiente párrafo. Aparte del género ya mencionado podríamos incluir entre las declaraciones unilaterales a los testamentos, los poderes, las actas notariales, etc.

Informes expertos. Los textos que se encuadran en este macrogénero son aquellos que tienen como fin ofrecer la opinión de un experto sobre una determinada materia. Ocurre con bastante frecuencia que se requieran, en los tribunales, informes periciales redactados por peritos calígrafos, peritos navales, y, por supuesto, peritos traductores. Además, según el Diccionario de la RAE (1992: 1165), en Derecho, se considera también un informe a la “Exposición total que hace el letrado o el fiscal ante el tribunal que ha de fallar el proceso”.

Textos de jurisprudencia. Podríamos encuadrar estos textos en la categoría de textos jurídicos, sin embargo, dada su gran importancia como fuente de Derecho (especialmente en el sistema angloamericano) hemos considerado que merecen ser tratados en una sección independiente. La jurisprudencia es una de las principales fuentes del Derecho tanto en el sistema anglogermánico como en los sistemas de Derecho civil. Está formada por el conjunto de las sentencias dictadas por los tribunales y la doctrina que contienen. Borja (1998) señala las importantes diferencias documentales entre el Derecho español y el angloamericano, debido a que en los sistemas de Derecho anglogermánico la principal fuente del Derecho es la jurisprudencia (*Case Law*), mientras que en los sistemas de Derecho civil, la principal fuente del Derecho es la ley codificada.

11. Del Pozo (2008) hace una extensa exposición de lo que significa la figura del notario en el ordenamiento jurídico español, así como de los principales documentos notariales españoles.

Los *textos divulgativos*, en el contexto del Derecho, son aquellos textos que pretenden publicar o dar a conocer aspectos determinados sobre el Derecho de manera que sean accesibles y de interés para el público al que van dirigidos. Los textos divulgativos tienen, por tanto, una función predominantemente explicativa y el grado de especialización dependerá del receptor al que vayan dirigidos. Entre los textos divulgativos se encuentran, por ejemplo, los artículos especializados.

3.2. Propuesta de clasificación de los principales géneros marítimos

Para realizar la taxonomía que proponemos de los géneros marítimos hemos utilizado, como ya apuntábamos en el apartado anterior, la tabla 2 de macrogéneros jurídicos propuesta por GITRAD-GENTT y modificada por nosotros mismos para adecuarla al objeto de estudio. Se presenta, pues, a continuación, una *propuesta de clasificación* de géneros y subgéneros marítimos seguida de una justificación de la propuesta realizada.

CASTELLANO	INGLÉS
Administrativos (no judiciales)	
• DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO (DUA)	• UNIQUE CUSTOMS DOCUMENT
Acuerdos de voluntades	
<ul style="list-style-type: none"> • HIPOTECA NAVAL <ul style="list-style-type: none"> ◦ HIPOTECA DE MÁXIMO NAVAL • CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL (CCN) • CONTRATO DE COMPRAVENTA DE BUQUES • CONTRATO DE FLETAMENTO <ul style="list-style-type: none"> ◦ POR TIEMPO ◦ POR VIAJE ◦ A CASCO DESNUDO • SEGURO MARÍTIMO <ul style="list-style-type: none"> ◦ SEGURO DE CASCO ◦ SEGURO DE MERCANCÍAS ◦ SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN • CRÉDITO MARÍTIMO PRIVILEGIADO 	<ul style="list-style-type: none"> • SHIP MORTGAGE <ul style="list-style-type: none"> ◦ DEED OF COVENANT • SHIPBUILDING CONTRACT (SBC) • SALE CONTRACT • CHARTER PARTY <ul style="list-style-type: none"> ◦ TIME CHARTER ◦ VOYAGE CHARTER ◦ DEMISE/BAREBOAT CHARTER • MARITIME INSURANCE <ul style="list-style-type: none"> ◦ HULL INSURANCE ◦ CARGO INSURANCE ◦ P&I INSURANCE • PRIVILEGED MARITIME LIENS
Declaraciones unilaterales	
<ul style="list-style-type: none"> • CONOCIMIENTO DE EMBARQUE • PROTESTA DE MAR • MANIFIESTO DE CARGA 	<ul style="list-style-type: none"> • BILL OF LADING • SEA PROTEST/NOTE OF PROTEST • CARGO MANIFEST

Tabla 3: Propuesta de clasificación de macrogéneros marítimos

3.2.1. Macrogénero: Administrativos (no judiciales)

Documento Único Administrativo DUA/ *Unique Custom Document*. Se trata de un “documento administrativo” cuya presencia se requiere para ciertas transacciones aduaneras. Durante nuestra investigación no hemos constatado la existencia de subgéneros del género DUA.

3.2.2. Macrogénero: Acuerdos de voluntades

Hipoteca Naval/ *Ship mortgage*. Se trata de un acuerdo de voluntades mediante el cual el deudor hipotecante (*mortgagor*) hipoteca el buque (*vessel*) a favor del acreedor hipotecario (*mortgagee*) a cambio de una suma de dinero.

En cuanto a los principales subgéneros de la Hipoteca Naval cabe destacar en España la Hipoteca de Máximo Naval y en el Reino Unido la *Deed of Covenant*.

Contrato de Construcción Naval (CCN)/ *Shipbuilding Contract (SBC)*. Se trata de un “acuerdo de voluntades” entre las partes por el cual el armador (*shipowner*) encarga la construcción de un buque (*vessel*) a un astillero (*shipyard*) que lleva a cabo dicha construcción.

Como veremos más adelante (apartado 3.3.3), los subgéneros nacen de las variaciones o concreciones del propósito comunicativo de los géneros (Ezpeleta, 2008) y dichas variaciones o concreciones del propósito comunicativo pueden estar, a su vez, relacionadas con el ámbito de uso, con la finalidad o con los participantes en el acto comunicativo. La ausencia de una regulación legal típica, tanto en el ordenamiento jurídico español como en el angloamericano, unida a la tendencia hacia la unificación internacional de las normas que rigen el Derecho marítimo, provocan que, cada vez con más frecuencia, se recurra al uso de formularios de amplia utilización a nivel internacional. Hemos considerado aquí que dichos formularios pueden ser considerados subgéneros dentro del género CCN, puesto que presentan variaciones relacionadas con el ámbito de uso, la finalidad o los participantes en el acto comunicativo. Entre los formularios tipo del CCN/SBC más utilizados cabe destacar, según Gabaldón y Ruiz (2002: 253):

- a) El “Contrato de Construcción Naval de los Astilleros de Europa Occidental” (*Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders, —AWES—*).
- b) El “Contrato de Construcción Naval del Consejo de Subvenciones Marítimas del Departamento de la Administración del Comercio Marítimo de los Estados Unidos” (*Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration —MARAD Form—*).
- c) El “Contrato de Construcción Naval de la Asociación de Astilleros de Japón” (*Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan —SAJ*

Form—), seguido, en gran medida, por uno de los modelos que más se han utilizado en España (“Contrato de Construcción de Buques de Astilleros Españoles” —Contrato AE—).

- d) El “Contrato Noruego Estándar de Construcción Naval” (*Norwegian Standard Form Newbuilding Contract* —*NSF*—), elaborado como resultado de las negociaciones entre las asociaciones de navieros y de constructores navales de Noruega.

Contrato de Compraventa de Buques/ *Sale Contract*. El Contrato de Compraventa de Buques es un acuerdo de voluntades puesto que se trata del acto jurídico por el que un vendedor (*seller*) traspasa la propiedad de un buque al comprador (*purchaser*) por un precio determinado (*consideration/price*).

Entre los diversos contratos de compraventa de buques que consideramos en este apartado como subgéneros, por gozar cada uno de ellos de unas características determinadas, podemos señalar algunos modelos-tipo de Contrato de Compraventa de Buques, entre los que destacan el NIPPONSALE/77¹² y el SALESCRAP, pensado este último para la venta específica de buques para el desguace (*scrapping*).

Cabe señalar, asimismo, que en los tiempos de incomunicación del buque en el mar, cuando no existían los medios de los que gozamos en la actualidad, se practicaba la denominada venta “sobre buenas o malas noticias”, contrato aleatorio en el que el comprador soportaba el riesgo de tener que pagar el precio aunque el buque se hubiese perdido.

Póliza de Fletamento /*Charter Party*. Según explican Alcaraz y Hughes (1997: 78), el término *charter party* es una derivación del término latino “*charta partita*”. Dicho contrato se denominaba así porque, tras su firma, se dividía en dos partes que guardaban cada uno de los contratantes. La Póliza de Fletamento es un acuerdo mediante el cual un armador (*shipowner*) pone su buque a disposición de un fletador (*charterer*) para que realice el transporte de una mercancía determinada a cambio del pago del flete (*freight*).

Dentro del género llamado Póliza de Fletamento podemos encontrar diversos subgéneros que merecen una cumplida explicación debido a la importancia que estos documentos tienen en el tráfico de mercancías por vía marítima. Entre las Pólizas de Fletamento más importantes podemos distinguir las siguientes:

- a) *Contrato de Fletamento por Tiempo (Time-Charter)*. Se trata de un contrato en virtud del cual un fletante pone un buque a disposición de un fletador, a cambio de un precio o flete, para que realice aquellos viajes que el fletador

12. <http://www.bimco.dk/Corporate%20Area/idea/News/NIPPONSALE%201999.aspx>

desea durante un cierto período de tiempo. En relación a este contrato Del Pozo y Padín explican:

Por medio de este contrato se cede la gestión comercial del buque al fletador, conservando el naviero el control y la gestión náutica del mismo. Característico de este contrato es el reparto de gastos y riesgos entre las partes: el naviero continúa con los gastos derivados del mantenimiento navegacional del buque, mientras que el fletador asume los gastos y riesgos de su explotación comercial. Este contrato se utiliza profusamente en la práctica (2005: 809).

Según las autoras, el Fletamento por Tiempo, tal y como se practica hoy en día, no está previsto en nuestro Código de Comercio, que sólo contempla el Fletamento por Viaje, probablemente porque se trataba del contrato socialmente predominante en la época de la promulgación del Código. Dada la ausencia de legislación específica sobre la forma de este contrato, abundan los modelos o tipos de Pólizas de Fletamento por Tiempo entre las que destacan: BALTIME, la póliza NYPE, la póliza LINERTIME y los modelos creados por empresas petroleras, como la STBTIME, la SHELLTIME 4, etc.¹³

b) *Contrato de Fletamento por Viaje (Voyage Charter)*. Según Del Pozo y Padín (op. cit.: 810) es el “modelo de contrato históricamente típico” el cual se da cuando el fletador contrata la totalidad de la capacidad de carga de un buque para un determinado viaje. Las autoras explican:

...en este contrato no se produce ninguna transferencia en la gestión ni comercial ni náutica del buque: el naviero conserva plenamente ambas, limitándose a poner a disposición del fletador, para un trayecto concreto, la capacidad de transporte del buque (op. cit.: 810-811).

En el Derecho español, el Fletamento por Viaje sirve para regular el Contrato de Fletamento en general. Sin embargo, también existen numerosas pólizas tipo que se utilizan para el Fletamento por Viaje. Entre ellas destaca la póliza GENCON ya que es el modelo de póliza más utilizado. Otros modelos de Pólizas de Fletamento por Viaje son CORE 7, EXXONVOY y SHELLVOY.

Entre la Póliza de Fletamento por Tiempo y la Póliza de Fletamento por Viaje existe, según las autoras, una diferencia sustancial:

13. Buelga y Wilson (1994) ofrecen una clasificación de las Pólizas de Fletamento en función de la finalidad de transporte para el que estén destinadas.

... en la Póliza de Fletamento por Tiempo se transfiere la gestión comercial del buque del fletante al fletador, mientras que en la Póliza de Fletamento por Viaje permanece en manos del fletante. El rasgo básico distintivo del Fletamento por Tiempo es la subordinación del capitán al fletador en la determinación de los viajes a realizar (op. cit: 811).

- c) *Contrato de Fletamento a Casco Desnudo (Demise/Bareboat Charter)*. Según explican Alcaraz y Hughes (1997: 79), en este tipo de contrato el armador alquila al fletador el barco sin tripulación ni combustible, y éste corre con todos los gastos, asumiendo la responsabilidad durante todo el tiempo de validez del contrato.
- d) *Otros*. Junto a estos tres tipos básicos coexisten otros contratos que quedan a medio camino entre el Fletamento por Tiempo y el Fletamento por Viaje. Entre ellos se encuentran:
- Fletamento por Viajes Consecutivos (*Consecutive Voyage Charter*), en el que el buque se fleta para una serie continuada de viajes, o para tantos viajes como pueda realizar durante cierto plazo de tiempo.
 - Contrato de Volumen (*Volume Contract o Tonnage Agreement*), en el que se fleta el buque para tantos viajes como sean necesarios para transportar una determinada cantidad de mercancía.
 - Fletamento por Viaje Redondo (*Round Voyage Charter*), en el que el buque se fleta para un viaje pero sobre la base de una Póliza de Fletamento por Tiempo, es decir, se fleta por el tiempo que dure un viaje determinado.
 - Fletamento de Células (*Slot Charter*), modalidad referida no a la totalidad del buque, sino a un número determinado de *slots*, espacios de iguales dimensiones cuyo volumen ocupa un contenedor de tamaño estándar.

Seguro Marítimo/ Maritime Insurance. Mediante el Seguro Marítimo (*Maritime Insurance*), el asegurador (*marine underwriter*) se compromete, a cambio del pago de una prima (*premium*), a asegurar las propiedades del asegurado (*policy holder*) en determinadas circunstancias.

Entre los principales subgéneros del Seguro Marítimo podemos señalar:

- a) El Seguro de Casco (*Hull Insurance*) cubre los intereses del armador en relación con un buque en concreto. Este Seguro tiene, a su vez, dos modalidades:
- El Seguro sobre el Buque, que incluye casco, máquinas, aparejos y todo lo que pertenezca propiamente al buque, así como los víveres y el combustible.
 - El Seguro sobre Responsabilidades, que cubre los daños materiales causados a bienes de terceros.

- b) El Seguro de Mercancías (Cargo Insurance) asegura las mercancías cargadas para ser transportadas en el buque, así como los intereses que puedan existir sobre las mismas. El Instituto de Aseguradores Marítimos de Londres (ILU – *Institute of London Underwriters*) emitió unas cláusulas para estos Contratos de Seguros de Mercancías, que son las más habituales y las más generalizadas. Estas cláusulas llevan el nombre de *Institute Cargo Clauses*¹⁴ y constituyen el documento tipo más frecuentemente utilizado.¹⁵
- c) Otros Seguros Marítimos dignos de mención son los de Flete y los Responsabilidad Civil del Naviero o Seguros de Protección e Indemnización (*P&I Insurance*). El *Diccionario Jurídico* de Fernández define el Seguro de Protección e Indemnización como:

Modalidad de seguro marítimo que tiene por objeto la cobertura de la responsabilidad que puedan contraer los navieros por los daños que causen a terceros con motivo de la explotación de sus buques. Nuestra Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante impone a los navieros españoles la obligación de concertar un seguro de este tipo (art. 78). Dicho seguro suele tener un carácter mutualista debido a su frecuente vinculación con entidades (Clubs de P&I) de carácter internacional, creadas por armadores y navieros con el fin de que cada uno de los asociados soporte una cuota de los siniestros cubiertos. Las referidas entidades y modalidades aparecen sometidas al derecho inglés de forma ordinaria, lo que explica la presencia entre las reglas de la asociación de una cláusula según la cual el mutualista-asegurado que haya resultado responsable de alguno de los daños cubiertos por el seguro debe pagar a la víctima directamente y sólo después dirigirse a la entidad para recuperar la suma satisfecha. Esta cláusula, sin embargo, no parece conforme al derecho español, en el que la Ley de Contrato de Seguro reconoce a la víctima de un daño cubierto por el seguro de responsabilidad civil acción directa contra el asegurador (2002: 708).

La historia de los mencionados *P&I Clubs* es realmente interesante y se remonta al siglo XVIII. Los *P&I Clubs* fueron constituidos por grupos de armadores de distintas zonas geográficas que no estaban satisfechos con el coste y el alcance de los seguros ofrecidos por la compañías de la época. Si bien es cierto que el nacimiento de los *P&I Clubs* se produjo en Gran Bretaña, muy pronto fueron adquiriendo un carácter marcadamente internacional. En este sentido cabe señalar que la importancia de los *P&I Clubs* en el campo del Derecho marítimo internacional tiene su reflejo también en España, donde es cada vez más frecuente que las compañías aseguradoras sigan el modelo anglosajón de pólizas.

14. Orts (2006) realiza un estudio detallado de estas cláusulas.

15. En la siguiente dirección electrónica pueden encontrarse y descargarse de forma gratuita todas las pólizas tipo de esta organización:
<http://www.jus.uio.no/lm/private.international.commercial.law/insurance.html>

Crédito Marítimo Privilegiado/*Maritime Lien*. El Crédito Marítimo Privilegiado constituye un acuerdo de voluntades mediante el cual un acreedor (*creditor*) acuerda prestar dinero a un deudor (*debtor*) para que lleve a cabo actividades relacionadas con la navegación.

Gabaldón y Ruiz (2002: 268) y Arroyo (2002: 125), entre otros, señalan que el Crédito Marítimo Privilegiado es uno de los “particularismos” más notables del Derecho marítimo, puesto que en este tipo de crédito el acreedor dispone del propio buque para la satisfacción de su crédito, algo que no ocurre con otros créditos regulados por el Derecho común, civil y mercantil.

3.2.3. Macrogénero: Declaraciones unilaterales

Conocimiento de Embarque/ *Bill of Lading (B/L)*. El Conocimiento de Embarque es una “declaración unilateral” porque en él el responsable (capitán, agente marítimo o transportador) reconoce haber recibido a bordo una mercancía concreta con el fin de transportarla y se compromete a entregarla en destino al tenedor legítimo del título. Sin embargo, al igual que ocurre con otros géneros, también podría argumentarse que se trata de un “documento administrativo” puesto que en ocasiones constituye un requisito sin el cual no se podría llevar a cabo una determinada transacción comercial.

Dentro del género Conocimiento de Embarque podemos encontrar varios subgéneros entre los que, siguiendo a Gabaldón y Ruiz (2002) y a Del Pozo y Padín (2005: 811), podemos distinguir dos grandes tipos¹⁶:

- (a) *Tramp Bills of Lading*: Conocimientos de Embarque que se expiden en virtud de Pólizas de Fletamento por Viaje y toman la mayor parte de sus cláusulas de dichas Pólizas mediante el mecanismo de la incorporación. Se utilizan fundamentalmente en el tráfico de graneles. Según las autoras, entre éstos destaca el Conocimiento denominado CONGENBILL (en el que ya se indica que es un “*bill of lading to be used with charter-parties*”) y el INTANKBILL 78, utilizado principalmente para el transporte de crudos.
- (b) *Liner Bills of Lading*: Conocimientos de Embarque autónomos que contienen la totalidad de los términos del transporte (*conditions of carriage*) ya que están concebidos para rutas servidas por buques de línea regular. Entre éstos destaca el CONLINEBILL, que en su encabezamiento indica que se trata de un *Liner Bill of Lading* o “Conocimiento de Embarque para buque de línea”.

16. Buelga y Wilson (1994) hacen una exhaustiva presentación de los diferentes Conocimientos de Embarque. Socorro (2002) presenta una relación de los principales Conocimientos de Embarque aprobados por BIMCO.

Protesta de Mar/Sea Protest/Note of Protest. Consideramos que la Protesta de Mar es una “declaración unilateral” porque la realiza generalmente quien manda a un buque sin intervención de ninguna otra parte, para dejar a salvo su responsabilidad en casos fortuitos. Sin embargo, es bastante frecuente, en nuestro ordenamiento jurídico, que la Protesta de Mar, realizada inicialmente por el Capitán del buque, se convierta en un documento público firmado ante notario. En este caso cabría considerarla también un “documento notarial”, al menos en el sistema español. Durante nuestra investigación no hemos podido constatar la existencia de subgéneros del género Protesta de Mar.

Manifiesto de Carga/Cargo Manifest. Se trata de una “declaración unilateral” puesto que es un documento que redacta el capitán una vez que la mercancía está cargada. Sin embargo, al igual que en el caso del Conocimiento de Embarque, también podría argumentarse que se trata de un “documento administrativo” por los motivos anteriormente expuestos.

En cuanto a los subgéneros del Manifiesto de carga en inglés se distingue entre:

- *Inward Manifest*: documento que debe ser entregado a la llegada del buque a puerto.
- *Outward Manifest*: documento que se entrega a la salida del buque del puerto.

Una vez presentada la justificación de nuestra propuesta de clasificación de géneros y subgéneros marítimos, creemos necesario aclarar, de nuevo que no se trata de una propuesta definitiva ni rígida puesto que podría argumentarse que ciertos géneros textuales podrían incluirse dentro de otros macrogéneros. Así pues, un Contrato de Construcción Naval puede, en efecto, considerarse como un “acuerdo de voluntades”, puesto que es preciso que dos partes (el astillero que construye el barco y el armador que lo compra) den su conformidad a los términos y condiciones que se estipulan en dicho Contrato. Sin embargo, en España, es bastante frecuente que los Contratos de Construcción Naval se otorguen ante notario, por lo que dicho documento podría también clasificarse bajo la etiqueta del macrogénero “documento notarial”. En la misma línea, podemos argumentar que un Conocimiento de Embarque puede considerarse como una “declaración unilateral” pero también como un “documento administrativo”. Se trata, pues, de una propuesta dinámica y flexible que en absoluto pretende ser categórica y cuyo objetivo se limita a contribuir a la organización de los diferentes géneros textuales relacionados con la actividad marítima.

3.2. *Ficha de análisis de géneros jurídicos*

Una vez establecida la clasificación de los géneros objeto de estudio dentro de las categorías de macrogénero, en el presente apartado presentamos una ficha que

nos sirva de marco para realizar el análisis detallado de los géneros pertenecientes a la actividad marítima. Por cuestiones de espacio, no se ha incluido en el presente artículo el análisis detallado de cada uno de los géneros,¹⁷ sino que nos hemos limitado a definir los términos clave que componen nuestra ficha de análisis y a ilustrarlos, en algunos casos, mediante ejemplos. Como ya apuntábamos anteriormente, el marco de análisis que proponemos es deliberadamente ecléctico y, por lo tanto, en la ficha de análisis se retomaron los conceptos de la Lingüística Funcional Sistémica y de la teoría de los géneros aplicada a la Traductología.

Los conceptos que explicamos a continuación y que constituyen el esqueleto de nuestro marco de análisis son: macrogénero, género, subgénero, situación comunicativa, cuestiones formales y contrastivas y relación con otros géneros. A continuación, presentamos una tabla con la estructura básica de la ficha de análisis, la cual se basa en las directrices del grupo de investigación GENTT para el análisis de los géneros de especialidad:

FICHA DE ANÁLISIS
Macrogénero
Género
Subgéneros
Situación comunicativa
Cuestiones formales y contrastivas
Relación con otros géneros

Tabla 4: Ficha de análisis de los géneros jurídicos

Macrogénero. El concepto de macrogénero es una etiqueta que no se corresponde con ninguna “realidad” por lo que sólo tiene validez a efectos clasificatorios o taxonómicos. Debemos insistir, además, en que la propuesta de clasificación de macrogéneros realizada en el apartado anterior no es en absoluto cerrada, sino que más bien se trata de un sistema de clasificación de la información que para nosotros ha demostrado ser válido, puesto que nos ayuda a organizar el objeto de estudio.

Con fines ilustrativos podemos señalar que los contratos (entre los que se encuentra el de Construcción Naval) son “acuerdos de voluntades”, mientras que un Conocimiento de Embarque, por ejemplo, sería una “declaración unilateral” ya que se trata de un documento que redacta el capitán del barco para certificar la mercancía que llevará a bordo. Sin embargo, como ya apuntábamos anteriormente, dado el carácter multifuncional de ciertos documentos podríamos incluirlos en varias categorías de macrogéneros de forma simultánea. Así pues, en el caso del mencionado Conocimiento de Embarque podríamos decir que se trata de una “declaración

17. El análisis de cada uno de los géneros se puede encontrar en Del Pozo (2007). En dicho trabajo la autora se centra especialmente en el análisis pormenorizado del Contrato de Construcción Naval.

unilateral” pero también de un “documento administrativo” puesto que se trata de un requisito para ciertos trámites de la Administración.

Género. Como ya apuntábamos en el apartado 3 del presente trabajo, el concepto de género relacionado con el carácter multicultural de la traducción se viene aplicando en Traductología desde la década de los sesenta. Aplicamos aquí un concepto de género que incluye los aspectos formales de los textos, los aspectos socioculturales que afectan a los mismos y también los aspectos cognitivos, entre los que cabe destacar la intención de los participantes en el acto de comunicación. A este último aspecto se refiere Ezpeleta cuando dice:

Los géneros se definen en primer lugar por el propósito comunicativo que pretenden cumplir. Éste es el que determina el resto de sus características y el que permite diferenciar unos géneros de otros (2008: 431).

En este nivel se establece, pues, la función de los distintos géneros que entrarían dentro del macrogénero descrito en el apartado anterior y se ofrece el término tanto en español como en inglés. En los dos casos mencionados anteriormente serían:

Español: Contrato de Construcción Naval/ Conocimiento de Embarque
Inglés: *Shipbuilding Contract/ Bill of Lading*

Es importante aclarar en este punto que, en ocasiones, la división en géneros coincide en los dos sistemas, el español y el anglosajón, pero otras veces no existe una equivalencia perfecta en ambos ordenamientos. Un ejemplo sencillo de falta de equivalencia genérica sería el Documento Nacional de Identidad, género básico de nuestro sistema que no tiene un equivalente directo en el anglosajón.

Subgénero. Determinados géneros presentan a su vez distintas manifestaciones, que los convierten en subgéneros, las cuales responden a variaciones o concreciones del propósito comunicativo (Ezpeleta 2008). Dichas variaciones o concreciones del propósito comunicativo de los géneros pueden estar, a su vez, relacionadas con el ámbito de uso, con la finalidad o con los participantes en el acto comunicativo.

Al igual que ocurría con los géneros, puede ocurrir también que los subgéneros de un ordenamiento jurídico no se correspondan con los de otro. En el campo de especialidad que nos ocupa esto ocurre, sobre todo, con los géneros que se encuentran menos estandarizados y menos uniformizados, es decir, con aquellos que pertenecen enteramente al correspondiente ordenamiento en el que surgen y no al ordenamiento jurídico internacional que es igual para todos los países.

Podríamos mencionar, a modo de ejemplo, que los subgéneros de la Hipoteca Naval son muy distintos en los dos ordenamientos, puesto que dicho documento no ha sufrido un fuerte proceso de estandarización, mientras que los subgéneros de la Póliza de Fletamento son prácticamente los mismos en los dos sistemas. Así pues tenemos:

ESPAÑOL	INGLÉS
Póliza de Fletamento por Viaje	<i>Voyage Charter Party</i>
Póliza de Fletamento por Tiempo	<i>Time Charter Party</i>
Póliza de Fletamento a Casco Desnudo	<i>Bareboat Charter</i>

Situación comunicativa. Para poder hablar de un género tenemos que encontrarnos ante un acto de comunicación que los miembros de la comunidad profesional o académica en la que se inserte reconozcan como tal. Por lo tanto, para explicar la situación comunicativa de un determinado género debemos en ocasiones recurrir a los conceptos de la Lingüística y que se refieren sobre todo al *registro* (campo, tenor y modo) y al *usuario* (emisor, receptor, idiolectos...) (Gamero 2001: 55). Así pues analizamos el tenor en el que se redactan los documentos objeto de nuestro estudio, que al ser documentos jurídicos y administrativos será siempre un tenor formal. Por tratarse de documentos pertenecientes al ámbito marítimo, el campo será siempre especializado, puesto que estos documentos suelen ser redactados por especialistas para especialistas y, finalmente, el modo, será siempre escrito.

Sin embargo, como ya apuntábamos anteriormente, nuestra concepción de la actividad traductora se encuadra dentro de un análisis más global que tiene en cuenta no sólo el campo de especialidad al que pertenece el documento junto con el tenor y el modo en el que se presentan dicho documento, sino que consideramos que la actividad traductora se lleva a cabo dentro de un contexto sociocultural determinado que va a marcar fuertemente el carácter de la misma. Por este motivo, al acercarnos a los textos, tratamos de analizar también el contexto sociocultural en el que se inserta cada uno de los géneros objeto de análisis. En esta misma línea, Gamero explica los factores que se han de tomar en cuenta a la hora de considerar la situación comunicativa de un determinado género y, por lo tanto, su contexto sociocultural:

En relación con la traducción, hemos de tener en cuenta que los contextos socioculturales: (a) determinan las convenciones propias de los géneros en cada cultura; (b) desempeñan una función primordial a la hora de crear nuevos géneros ya que estos responden a necesidades comunicativas concretas que pueden ser comunes o no a diferentes culturas; y (c) marcan la pauta en la evolución de los géneros, puesto que éstos se adaptan a los cambios que se producen en la cultura en la que se usan (2001: 57).

Cuestiones formales y contrastivas. Entendemos que los géneros son actos de comunicación estructurados y convencionalizados. En lo referente a la convención, Cuddon la describe como:

...a device, principle, procedure or form which is generally accepted and through which there is an agreement between the writer and his readers which allows him various freedoms and restrictions (1992: 192).

Las convenciones que caracterizan a los géneros son los rasgos formales sancionados por la comunidad de uso que los utiliza en detrimento de otros que serían lingüísticamente aceptables pero que no se ajustan a los patrones acordados (Ezpeleta 2008: 432). Los aspectos formales se refieren a los elementos directamente observables del hecho comunicativo: sus características estructurales y los aspectos intratextuales que presenta (entre los que se encuentran el grado de formalidad del discurso utilizado, el léxico empleado, el grado de densidad terminológica, la utilización de elementos gráficos no verbales, etc.).

En este apartado se analizan, pues, las cuestiones de índole formal que caracterizan a un determinado género y que podemos dividir en:

- Por un lado, las cuestiones relacionadas con su *macroestructura*, como son la extensión del documento, su disposición en apartados, cláusulas, etc. Y
- Por otro lado, las cuestiones relacionadas con su *microestructura*, como son la sintaxis, los aspectos que tienen que ver con la cohesión y la coherencia, la tipografía, la terminología y fraseología, etc.

No es extraño que los géneros presenten una macroestructura diferente según el contexto cultural en el que surgen y no es de extrañar tampoco que en ciertos géneros se haya establecido un formato uniforme, independientemente del contexto cultural en el que se encuadren. Por lo que se refiere a los documentos que se generan en la actividad marítima, la tendencia a universalizar y homogeneizar la documentación en este ámbito es muy fuerte y, por lo tanto, la macroestructura de los documentos suele ser muy parecida si no idéntica.

Dado que la traducción es una disciplina que implica siempre a un par de lenguas como mínimo, resulta de gran utilidad realizar, en determinadas ocasiones, una comparación de la macroestructura de un género en las dos lenguas, de modo que podamos conocer los elementos que se dan en cada una de ellas. Este análisis comparativo adquiere más relevancia en los géneros cuya macroestructura difiere bastante en los dos sistemas, mientras que no tendrá tanta importancia en el caso de los géneros que sean prácticamente iguales en ambos sistemas.

A la hora de traducir el dilema surge cuando las macroestructuras de los géneros difieren en una lengua y otra. Se le plantea entonces al traductor el eterno dilema de la adaptación o la no adaptación. Las posibilidades entre las que podemos optar son las siguientes:

- Respetar la macroestructura del TO y reproducirla en el TM.
- Adaptar la macroestructura del TO a la macroestructura genérica del TM.
- Adoptar una solución intermedia que tenga como resultado la creación de un híbrido.

La tercera posibilidad nos remite directamente al concepto de *transgénero*, acuñado por Monzó (2002). Un transgénero nace como resultado del trasvase de un

género perteneciente a un determinado contexto sociocultural y lingüístico a otro perteneciente a un nuevo contexto sociocultural y lingüístico. Mediante el proceso traslativo se crea, pues, un ente único, un híbrido, con características propias que goza tanto de elementos pertenecientes a la paracultura del contexto de partida como a elementos propios de la paracultura del contexto de llegada.

Respecto a las cuestiones microestructurales podemos señalar que se analizan aspectos relacionados con el lenguaje, la sintaxis, la fraseología, la terminología, etc. que caracterizan a un determinado género textual.

En el caso de los géneros jurídicos, la mayoría de las cuestiones formales vienen determinadas por el contexto jurídico en el que se insertan y, por lo tanto, por la legislación que los regula. Por este motivo, creemos conveniente incluir también en este nivel de análisis, dedicado a los aspectos formales y contrastivos, los aspectos legislativos que afectan a cada uno de los géneros en sus respectivos sistemas jurídicos.

Relación con otros géneros. Es aquí donde se analiza la interrelación que unos géneros tienen con otros. En este sentido resulta interesante realizar una breve revisión del trabajo de Bazerman quien afirma que, principalmente en el ámbito del Derecho, existe lo que él denomina “*systems of genre*” que el autor describe como “...interrelated genres that interact with each other in specific settings”¹⁸ (1994: 97). Bazerman, en su artículo, defiende que gran cantidad de géneros son interdependientes y pone el ejemplo de las patentes:

Only a limited range of genres may appropriately follow upon another in particular settings, because the success conditions of the actions of each require various states of affairs to exist. That is a patent may not be issued unless there is an application. An infringement complaint cannot be filed unless there is a valid patent. An affidavit about the events in a laboratory on a certain date will not be sworn unless a challenge to the patent is filed (1994: 98).

En el caso de los documentos que se generan como parte de la actividad marítima existe un claro “sistema de géneros” pertenecientes a esta especialidad y dentro de ese sistema se establecen a su vez numerosos sub-sistemas. De hecho, los propios despachos de abogados han realizado de forma implícita su propia división en sub-sistemas y en muchas ocasiones solicitan la traducción de todos los géneros ligados a una determinada operación, la cual lleva implícita una serie de documentos que dependen unos de otros. A modo de ejemplo podemos señalar el otorgamiento de una Escritura de Compraventa de un Buque nuevo. Esta operación no podría lle-

18. Yates y Orlikowski (2002) desarrollan el concepto de sistema de géneros en un artículo titulado: “Genre systems: Structuring interaction through communicative norms”. Véase, además, Bazerman (2003) y Russell y Yáñez (2003).

varse a cabo sin hacer referencia al Contrato de Construcción Naval por el que se ha regido la construcción del mismo. El comprador del buque tiene que dar su visto bueno a la construcción del barco llevada a cabo por el astillero antes de firmar la Escritura de Compraventa. Asimismo, en el momento de la compraventa, el astillero deberá aportar documentos relacionados con la navegabilidad del barco construido, con el registro del mismo, etc. En el momento de la compraventa se emite, además, la Nota de Entrega (*Bill of Sale*) y se firma lo que se conoce como el Protocolo de Entrega y Aceptación (*Protocol of Delivery and Acceptance*). Todo ello como parte de una transacción que requiere de un sistema documental bien definido, o de lo que Bazerman llama un “sistema de géneros”.

4. Conclusiones

Varias son las conclusiones que podemos extraer de este trabajo, si bien algunas de ellas se han ido ya presentando en los diferentes apartados. En primer lugar, podemos concluir que existe una especialidad dentro de la traducción, que es la traducción de documentos relacionados con la actividad marítima. Dichos documentos gozan de unas características especiales que el traductor debe conocer para llevar a cabo con éxito su labor de trasvase, teniendo en cuenta que, en ocasiones, dichas características son de carácter puramente formal o lingüístico, mientras que otras veces vienen dadas por condicionantes extratextuales, como puede ser el propio ordenamiento jurídico del país donde se originan los documentos originales. Se hace, pues, necesario que el traductor conozca a fondo las características de los géneros que ha traducir de modo que su traducción cumpla, en la lengua de llegada, el mismo propósito comunicativo que cumple el texto original en la lengua de partida.

En segundo lugar, podemos concluir también que existen ciertos géneros textuales cuya traducción es demandada con más frecuencia que otros. Así, por ejemplo, podemos afirmar que es frecuente recibir el encargo de traducir una Protesta de Mar y que es bastante más común recibir el encargo de traducir un Contrato de Construcción Naval que una Hipoteca Naval. Se trata de una conclusión que hemos podido constatar tanto con el sondeo realizado a los profesionales como mediante nuestra experiencia al frente de una agencia de traducción durante más de trece años. Esta conclusión puede ayudarnos a decidir qué géneros debemos analizar de forma más pormenorizada con el fin de sacar una mayor rentabilidad a nuestro análisis. En este sentido podemos concluir que los tres géneros más “rentables” para el análisis son: la Protesta de Mar, el Contrato de Construcción Naval y el Conocimiento de Embarque.¹⁹

19. Véase Del Pozo (2007) y Del Pozo y Padín (2005).

La tercera conclusión que podemos señalar es la predominancia del inglés en el campo de las relaciones internacionales, y más concretamente en la actividad marítima, no en vano ha sido nombrado la lengua franca por la Organización Marítima Internacional (López y González 2004). La inmensa mayoría de la documentación relacionada con la actividad marítima se redacta en inglés, aunque el lugar de origen no sea un país anglófono. Lo más frecuente es que se encargue en España la traducción al español de esos documentos originales redactados en inglés pero hay ocasiones en las que se encarga también la traducción al inglés de documentos redactados originalmente en castellano, como pueden ser Hipotecas Navales suscritas por empresas de nuestro país con socios en el extranjero.

En el presente trabajo se presenta la clasificación de los géneros que con más frecuencia son objeto de traducción en la actividad marítima, atendiendo al criterio de macrogénero y, a continuación, se propone una ficha de análisis que pretende ayudarnos a llevar a cabo el estudio pormenorizado de dichos géneros. En futuros trabajos se abordará, pues, dicho análisis con el cual esperamos contribuir al conocimiento de una parcela muy concreta de la Traductología.

Bibliografía

- Alcaraz, E. (2000). *El inglés jurídico. Textos y documentos*. Barcelona: Ariel Derecho.
- Alcaraz, E. y Hughes, B. (1997). *Diccionario de términos jurídicos. Inglés-español*. Barcelona: Ariel.
- Arntz, R. (1993). Terminological equivalence and translation. En *Terminology. Applications in Interdisciplinary Communication*, H. Sonneveld y K. Loening (eds.), 5-19. Amsterdam y Philadelphia: John Benjamins Publishing Company.
- Arroyo, I. (1993). *Estudios de Derecho marítimo (Volumen I)*. Barcelona: José María Bosch, Editor.
- Arroyo, I. (1995). *Estudios de Derecho marítimo (Volumen II)*. Barcelona: José María Bosch, Editor.
- Arroyo, I. (2001). *Estudios de Derecho marítimo (Volumen III)*. Barcelona: José María Bosch, Editor.
- Arroyo, I. (2002). *Compendio de Derecho marítimo*. Madrid: Tecnos.
- Bazerman, Ch. (1994). Systems of genres and the enactment of social intentions. En *Genre and the New Rhetoric*, Freedman A. y P. Medway (eds.), 79-101. Londres: Taylor & Francis Ltd.
- Bazerman, Ch. (2003). What is not institutionally visible does not count: the problem of making activity assessable, accountable, and plannable. En *Writing selves/writing Societies: Research from Activity Perspectives*, Bazerman, Ch. y D.

- Russell, (eds.). Disponible en: http://wac.colostate.edu/books/selves_societies/ (Última consulta: 14.07.07).
- Biber, D. (1989). A typology of English texts. *Linguistics* 27, 3-43.
- Biber, D. (1994). Towards a comprehensive analytical framework for register studies. En *Perspectives on Register: Situating Register Variation within Sociolinguistics*, Biber, D. y E. Finegan, (eds). Oxford University Press, 235-276.
- Borja, A. (1998). *Estudio descriptivo de la traducción jurídica. Un enfoque discursivo*. Tesis doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona, Departamento de Traducción e Interpretación.
- Borja, A. (2000). *El texto jurídico inglés y su traducción al español*. Barcelona: Editorial Ariel, S.A.
- Borja, A. (2005). Organización del conocimiento para la traducción jurídica a través de sistemas expertos basados en el concepto de género textual. En *El género textual y la traducción*, García Izquierdo, I. (ed.) 7-69. Berna: Peter Lang.
- Borja, A. (2007). Los géneros jurídicos. En *Las lenguas profesionales y académicas*, Alcaraz, E. (ed.) 141-153. Barcelona: Ariel.
- Borja, A. y Monzó, E. (2000). Organització de corpus. L'estructura d'una base de dades documental aplicada a la traducción jurídica. *Revista de Llengua i Dret*, 34. 9-21.
- Buelga, J. y D. Wilson (1994). *English for Maritime Commerce*. Colegio de Oficiales de la Marina Mercante española. Madrid: Iberediciones.
- Cuddon, J. (1992). *The Penguin Dictionary of Literary Terms and Literary Theory*. Harmondsworth: Penguin.
- Del Pozo, M. (2007). *Análisis contrastivo de los géneros del derecho marítimo para la traducción (inglés-español)*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Vigo.
- Del Pozo, M. (2008). La interpretación en las notarías españolas. En *La traducción del futuro: mediación lingüística y cultural en el siglo XXI. Vol. II. La traducción y su entorno*, Luis Pegenaute, Janet DeCesaris, Mercè Tricás y Elisenda Bernal (eds.), 489-501. Barcelona: PPU.
- Del Pozo, M. y Padín, A. (2005). Conceptos básicos sobre los principales contratos de explotación de buques. *Actas del II Congreso Internacional AIETI*, 808-819. Madrid: Universidad Pontificia de Comillas. En CDRom.
- Ezpeleta, P. (2008). «El informe técnico. Estudio y definición del género textual». En *La traducción del futuro: mediación lingüística y cultural en el siglo XXI. Vol. II La traducción y su entorno*, Luis Pegenaute, Janet DeCesaris, Mercè Tricás y Elisenda Bernal (eds.), Barcelona: PPU.
- Fernández, J.M. et al (2002). *Diccionario jurídico*. Cizur Menor: Editorial Aranzadi, S.A.

- Gabaldón, J.L. (2002). *Código de Derecho marítimo*. Madrid: IME (Instituto Marítimo Español).
- Gabaldón, J.L. y Ruiz, J. (2002). *Manual de derecho de la navegación marítima*. (2ª ed.). Madrid: Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.
- Galanes, I. (2001). *A lingua galega do dereito. Unha achega á súa definición e calidade a partir da traducción xurídica en Galicia*. Santiago de Compostela: Escola Galega de Administración Pública.
- Galanes, I., A. Gómez, A. González y M. Souto (2003). «A lingua dos documentos xurídicos». En *Formularios básicos do procedemento xudicial en lingua galega*. De Gómez, A. y A. González (ed.). A Coruña: Consello da Avogacía Galega.
- Gamero, S. (2001). *La traducción de textos técnicos. Descripción y análisis de textos (alemán-español)*. Barcelona: Ariel.
- García González, M. (2006). *Aproximación ao estudo dos aspectos que regulan as actividades de mediación lingüística nas comunidades subordinadas*. Tesis doctoral. Universidade de Vigo.
- García Izquierdo (2007). Los géneros y las lenguas de especialidad. En *Las lenguas profesionales y académicas*, Alacaraz E. (ed.). Alicante-Barcelona: Ariel. IULMA. Pp. 119-125.
- Hatim, B. e I. Mason (1990). *Discourse and the Translator*. Londres: Longman.
- Hartmann, R. K. (1980). *Contrastive Textology. Studies in Descriptive Linguistics*. Heidelberg: Julius Groos Verlag.
- Hermans, T. (1996). Norms and the determination of translation: A theoretical framework. En *Translation, Power, Subversión*, Álavarez, R. y Á. Vidal (eds.), 25-51. Clevedon: Multilingual Matters.
- Kress, (1985). *Linguistic Processes in Sociocultural Practice*. Victoria: Deakin University Press.
- López, A. y González, I (2004). *Inglés marítimo*. A Coruña: Netbiblo.
- Martin, J.R. (1984). Language, register and genre. En *Children Writing: Reader*, Christie F. (ed.). Geelong: Deakin University Press. 21-29.
- Mellinkoff, D. (1990). *The Language of the Law* (original de 1963). Boston, Toronto: Little Brown and Company.
- Monzó, E. (2002). *La professió del traductor juridic i jurat: descripció sociològica del professional i anàlisi discursiva del transgènere*. Tesis doctoral. Castellón: Universitat Jaume I.
- Orts, M. (2006). *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*. Madrid: Edisofer.
- Posteguillo, S. (1996). *Genre Analysis in English for Computer Science*. Colección Tesis Doctoral. Valencia: Universitat de Valencia.

- RAE (1992). *Diccionario de la lengua española*. 21ª Ed. Madrid: Espasa Calpe S.A.
- Russell, D. y A. Yáñez, (2003). Big picture people rarely become historians': Genre systems and the contradictions of general education. En *Writing Selves/Writing Societies: Research from Activity Perspectives*, Bazerman C. y D. Russell, (eds.). Disponible en: http://wac.colostate.edu/books/selves_societies/ (Última consulta: 14.04.09).
- Socorro, K. (2002). *La traducción comercial: un modelo didáctico para la traducción de documentos mercantiles del comercio internacional (inglés-español)*. Tesis doctoral. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Swales, J. (1990). *Genre Analysis: English in Academic and Research Settings*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tannen, D. (ed.) (1982). *Spoken and Written Language: Exploring Orality and Literacy*. NJ: Ablex, Norwood.
- Toury, G. (1995). The nature and role of norms in translation. En *Descriptive Translation Studies and Beyond*, Toury, G. (ed.) 53-69. Ámsterdam: John Benjamins.
- Yates, J. y W. Orlikowski (2002). Genre systems: Structuring interaction through communicative norms. *Journal of Business Communication*, 39(1), 13-3.