

# Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

---

*Rdt* · 2011 · N.º 8

## Doctrina

**Andrés Recalde Castells:** *El «derecho de control» en las Reglas de Rotterdam*

**Alberto Emparanza Sobejano:** *La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes?*

**Francisco Javier Arias Varona:** *Los efectos del concurso de los agentes de asistencia en tierra y el mantenimiento de su actividad*

**Paola Nicolhe Rodas Paredes:** *El seguro marítimo de mercancías después de las Institute Cargo Clauses 2009 (A): Nuevas propuestas y viejos problemas*

**Tatiana Arroyo Vendrell:** *El proyecto de reforma del Derecho marítimo alemán: Libro Quinto del Código de Comercio alemán (HGB)*

## Tribuna profesional

**Javier Del Corte:** *Algunas cuestiones prácticas del seguro en el transporte multimodal*

**Imanol Basterretxea Iribar:** *La cobertura de las reparaciones provisionales bajo el seguro de buques en España*

## Secciones

Transporte terrestre

Transporte marítimo

Transporte aéreo y multimodal

Seguros



## TRANSPORTE MARÍTIMO \*

**SUMARIO:** A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN.—1. Española.—a) Transporte marítimo. Normas de Derecho Privado.—b) Derecho administrativo marítimo.—2. Comunitaria.—C. JURISPRUDENCIA.—1. Comentarios de jurisprudencia: «Acerca de la existencia y de la calificación como crédito refaccionario de un crédito derivado de un contrato de construcción de buque reconocido a favor de la armadora comitente frente a la empresa contratista concursada (Comentario a la Sentencia de 6 de julio de 2011 del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Pontevedra —JUR/2011/283989)», por Iñaki ZURUTUZA ARIGITA.—2. Reseñas de jurisprudencia.—a) Transporte en régimen de conocimiento.—b) Comisionistas y transitarios.—c) Laboral marítimo.—d) Otras cuestiones.—D. DOCUMENTACIÓN. PÓLIZAS.

### A. NOTICIAS

#### La Directiva sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los propietarios de buques mercantes

El 1 de enero de 2012 termina el plazo de transposición de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, que establece un marco jurídico armonizado aplicable al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo.

Esta norma se aplica a los buques de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas, con excepción de los buques de guerra, de las unidades navales auxiliares y de otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten un servicio público no comercial.

En su virtud, los Estados miembros deben imponer que los buques que enarbolan su pabellón sean asegurados por sus propietarios y que los buques que enarbolan un pabellón distinto al suyo cuenten con un seguro cuando entren en un puerto que esté bajo su jurisdicción. Este seguro ha de cubrir las reclamaciones de Derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al texto consolidado del Convenio de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, adoptado por la OMI, en su versión modificada por el Protocolo de 1996. La suma asegurada será igual al importe máximo que determine la limitación de las responsabilidades prevista en el citado Convenio.

Por «seguro», la Directiva entiende aquel que, con o sin franquicias, incluye, por ejemplo, el seguro de indemnización del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo internacional de clubes de protección e indemnización (P&I), pero

\* Coordina esta Sección: J. L. PULIDO BEGINES (J. L. P. B.).

Colaboran en este número: M. ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F.), F. J. ARIAS VARONA (J. A. V.), T. ARROYO VENDRELL (T. A. V.), P. J. BAENA BAENA (P. J. B. B.), O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B.), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N.), M.<sup>a</sup> ZAMBONINO PULITO (M. Z. P.) y M. ZUBIRI DE SALINAS (M. Z. S.).



Sin ánimo exhaustivo, puede hacerse referencia a los siguientes: la Universidad Politécnica de Cataluña ofrece la 14.<sup>a</sup> edición del Máster en Derecho y Negocio Marítimo y Gestión Portuaria (*shipping business*). Para más información, puede consultarse la página web [formaciocontinua.upc.edu](http://formaciocontinua.upc.edu). La Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español ofrecen la 28.<sup>a</sup> edición del Programa Máster en Negocio y Derecho Marítimo ([ime.es](http://ime.es) y [www.upcomillas.es](http://www.upcomillas.es)). La Universidad Internacional de Cataluña oferta el Máster en Comercio Internacional, Negocio Marítimo y Transporte ([uic.es](http://uic.es)). La Universidad de Cádiz publica el Máster Universitario en Gestión Portuaria y Logística, de ([posgrado.uca.es](http://posgrado.uca.es)). Los Estudios de Doctorado en Derecho privado de la Universidad Autónoma de Barcelona incluye el Derecho marítimo entre las principales líneas de investigación doctoral ([uab.es](http://uab.es)) (E. S. N.).

### Jornadas Nacionales sobre las Reglas de Rotterdam

Los días 29 y 30 de septiembre de 2011 se celebraron en la Facultad de Ciencias del Trabajo de la Universidad de Cádiz las «Jornadas Nacionales sobre las Reglas de Rotterdam», organizadas por la Universidad de Cádiz, la Universidad Carlos III de Madrid y la Cátedra Extenda de la Universidad Internacional de Andalucía.

Los codirectores de estas jornadas, los profesores David Morán Bovio, Juan Luis Pulido Begines y Manuel Alba Fernández son además miembros del proyecto de investigación FUTURTRANS (MICINN DER2008-05417/Juri), dirigido por el profesor Rafael Illescas Ortiz, Catedrático de Derecho Mercantil en la Universidad Carlos III de Madrid. En el marco de este proyecto de investigación desde el año 2009 se vienen organizado diferentes actividades sobre las Reglas de Rotterdam, como han sido en esta ocasión estas Jornadas Nacionales.

Es ya ampliamente extendido hablar de Reglas de Rotterdam para referirse al «Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo». Esto es así, a razón de la ciudad que auspició la ceremonia de apertura a la firma de este convenio el 23 de septiembre de 2009. Desde entonces son ya 24 los Estados firmantes de las Reglas de Rotterdam y desde el pasado 19 de enero de 2011 España se ha convertido en el primer Estado en ratificarlas.

Las Reglas de Rotterdam representan el último intento de la comunidad internacional en pro de la unificación del régimen aplicable a los contratos de transporte marítimo internacional, así como a los contratos de transporte puerta a puerta con un tramo marítimo internacional.

Estos dos hechos ponen de manifiesto la importancia de analizar el contenido de las Reglas de Rotterdam. Con esta finalidad, durante las Jornadas se abordaron las cuestiones principales comprendidas en las Reglas de Rotterdam agrupadas en cuatro paneles: en primer lugar, los aspectos generales de las Reglas de Rotterdam —en esencia, los contratos de transporte de mercancías regulados en ellas—; en segundo lugar, la responsabilidad del porteador, las partes ejecutantes y los sistemas de responsabilidad; en tercer lugar, el papel del intermediario y los documentos del transporte; por último, las normas relativas a la jurisdicción y las perspectivas de futuro de las Reglas de Rotterdam. Para ello, tuvieron lugar más de diez ponencias