

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2012 · N.º 9

 Marcial
Pons



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

ETXEBIZTZA, HERRI LAN
ETA GARRAIO SAILA
Portu eta Itsas Gaientako Zuzendaritza
Itsas Arduraren Eskola

DEPARTAMENTO DE **VIENDA,**
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Dirección de Puertos y Aeropuertos
Escuela de Administración Marítima

SUMARIO

DOCTRINA

	Pág.
ALBERTO MUÑOZ FERNÁNDEZ, <i>La autonomía de la voluntad en las Reglas de Rotterdam</i>	11
VICENTE MAMBRILLA RIVERA, <i>La política europea de transportes (Hacia el establecimiento de un «Espacio Único Europeo del Transporte»)</i>	37
MATILDE PACHECO CAÑETE, <i>Cuestiones de actualidad sobre la responsabilidad del transportista marítimo por daños a los pasajeros</i>	85
ESTEBAN ARIMANY LAMOGLIA y JUAN ANTONIO PÉREZ RIVARÉS, <i>Nuevo régimen jurídico del sistema aeroportuario español: ¿hacia una mayor competencia entre aeropuertos?</i>	111
RAMÓN FERNÁNDEZ-GUERRA, <i>Análisis de las resoluciones judiciales sobre el caso del buque «Prestige», 2002-2011</i>	137
BELÉN GARCÍA ÁLVAREZ, <i>La descarga de oficio de las mercancías en las Reglas de Rotterdam</i>	179

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Noticias	211
1. Reseña del «I Seminario de la Revista de Derecho del Transporte», por Belén García Álvarez	211
2. «Algunas reflexiones sobre el Informe de la Comisión Nacional de la Competencia sobre el nuevo marco regulador del sector postal tradicional en España. Primer trimestre 2012», por María Isabel Rivas Castillo	214
B. Legislación	223
1. Transporte por carretera	223
2. Transporte por ferrocarril	227
C. Jurisprudencia	229

	<u>Pág.</u>
1. Comentario de jurisprudencia:	
«Contratación del transporte por parte del socio de una cooperativa de trabajo asociado de transporte», por Marta Mundo Guinot	231
2. Reseñas de jurisprudencia	246
A) Audiencias Provinciales	246
I) Transporte por carretera	246
1) Transporte de mercancías nacional.....	246
a) Concepto, caracteres, clases y distinción de contratos afines	246
b) Sujetos del transporte	247
c) Portes y pagos	247
d) Responsabilidad del porteador	250
e) Competencia de los Juzgados de lo Mercantil	250
2) Transporte de mercancías internacional (CMR)	256
a) Portes y pagos	256
b) Responsabilidad del transportista.....	256
3) Transporte de viajeros	259
II) Transporte por ferrocarril	260
D. Derecho de la competencia	261
E. Bibliografía	261

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	269
1. Posturas contradictorias del sector del transporte alemán ante la proyectada reforma del Derecho marítimo y las Reglas de Rotterdam, por Tatiana Arroyo Vendrell	269
2. Otras noticias	275
B. Legislación	282
1. Española.....	282
a) Seguro marítimo. Normas de Derecho privado.....	282
b) Puertos y Marina Mercante.....	283
c) Seguridad marítima	285
d) Organización administrativa.....	289
e) Embarcaciones de recreo	289
f) Tripulación. Atención a la discapacidad.....	290
g) Puertos. Puertos autonómicos. Servicios públicos portuarios y tasas	290

	Pág.
2. Comunitaria	292
a) Normas legales	292
b) Trámites legislativos	293
c) Otros documentos	293
d) Competencia.....	294
C. Jurisprudencia	295
1. Reseñas de jurisprudencia	295
a) Accidentes de la navegación.....	295
b) Comisionistas y transitarios.....	296
c) Transporte en régimen de conocimiento.....	297
d) Laboral marítimo	298
e) Otras cuestiones.....	304
D. Documentación. Pólizas.....	309
E. Recensiones y bibliografía	320
1. Recensiones: « <i>La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías</i> , Belén García Álvarez, Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2011», por Juan Luis Pulido Begines	320
2. Bibliografía.....	325

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias	327
B. Legislación	329
1. Legislación comunitaria.....	329
2. Legislación nacional	334
3. Legislación laboral.....	339
C. Jurisprudencia	341
1. Comentarios de jurisprudencia:	
a) «Algunas precisiones sobre los conceptos de cancelación y de compensación suplementaria del Reglamento 261/2004, de 11 de febrero (Comentario a la STJCE de 13 de octubre de 2011)», por Belén García Álvarez.....	341
b) «Algunas consideraciones acerca de la inclusión por parte de las compañías aéreas de una partida específica en la tarifa por la impresión del billete (comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de 12 de diciembre de 2011 —RJ 2012/37—)», por Patricia Márquez Lobillo	348
2. Reseñas de jurisprudencia	354
I) Transporte aéreo.....	354

	Pág.
<i>a)</i> Pasajeros.....	354
<i>i)</i> Equipajes.....	354
<i>ii)</i> Retraso.....	355
<i>iii)</i> Denegación de embarque y cancelación.....	356
<i>b)</i> Mercancías	359
<i>c)</i> Otras cuestiones	361
<i>d)</i> Cuestiones de Derecho público.....	367
1. Jurisprudencia comunitaria	367
2. Jurisprudencia nacional.....	369
<i>e)</i> Jurisprudencia laboral: sentencias y laudos	373
D. Derecho de la competencia	377
E. Recensiones y bibliografía	381
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo.....	381
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal	386

SEGUROS

A. Legislación	389
B. Jurisprudencia	390
1. Seguros marítimos.....	390
2. Seguros terrestres	390
<i>a)</i> Pluralidad de seguros.....	390
<i>b)</i> Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	391
<i>a')</i> Delimitación del riesgo.....	391
<i>b')</i> Interpretación	394
<i>c')</i> Determinación de la indemnización	394
<i>d')</i> Legitimación activa. Subrogación del asegurador.....	395
C. Bibliografía	396

LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Alberto Muñoz Fernández

Profesor Ayudante Doctor de Derecho Internacional Privado
Universidad de Navarra

RESUMEN

Los Convenios internacionales sobre transporte de mercancías por mar tienen como objetivo establecer un régimen uniforme imperativo que impida al porteador abusar de su posición de superioridad en la celebración del contrato. Por eso uno de los aspectos más importantes en estos Convenios es la delimitación del alcance de la autonomía de la voluntad. El nuevo Convenio de UNCITRAL regula con detalle esta cuestión, tratando de tener en cuenta todos los intereses en juego. Este artículo analiza el juego de la autonomía de la voluntad en los distintos Convenios sobre transporte marítimo, tanto en su vertiente contractual como en la conflictual y la jurisdiccional.

Palabras clave: Reglas de Rotterdam, Reglas de Hamburgo, Reglas de La Haya, contratos de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, conocimiento de embarque, autonomía de la voluntad, contrato de volumen, libertad contractual, acuerdos de sumisión, elección de ley aplicable.

Party autonomy under Rotterdam Rules

ABSTRACT

The international Conventions on carriage of goods by sea aim to establish a uniform imperative regime to avoid the carrier to take advantage of his position in a contract. That is the reason why the extent of party autonomy is one of the main aspects in the Conventions. The new UNCITRAL Convention has a detailed regime on this issue taking into account all the interests at stake. This paper analyzes the role of party autonomy in the Conventions on carriage of goods by sea in three areas: the drafting of the contract, the choice of court and the choice of law.

Keywords: Rotterdam Rules, Hamburg Rules, Hague Rules, contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, bill of lading, party autonomy, volume contract, freedom of contract, choice of court clauses, choice of law agreements.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN: NUEVOS ESPACIOS DE LIBERTAD CONTRACTUAL EN UN ÁMBITO LEGAL IMPERATIVO.—II. LA AUTONOMÍA MATERIAL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL.—1. Antecedentes de las Reglas de Rotterdam.—2. La autonomía material en las Reglas de Rotterdam.—III. LA ELECCIÓN DE LA LEY APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.—IV. LAS CLÁUSULAS DE ELECCIÓN DE FORO Y LAS CLÁUSULAS ARBITRALES.—1. Acuerdos de sumisión y transporte marítimo internacional.—2. Antecedentes de las Reglas de Rotterdam.—3. La elección de foro y de lugar de arbitraje en las Reglas de Rotterdam.—4. La sumisión expresa en el Reglamento Bruselas I.—V. CONCLUSIONES.

I. INTRODUCCIÓN: NUEVOS ESPACIOS DE LIBERTAD CONTRACTUAL EN UN ÁMBITO LEGAL IMPERATIVO

Una de las notas habituales del contrato de transporte marítimo de mercancías es su documentación mediante conocimiento de embarque, documento emitido por el porteador. Normalmente se configura como un contrato de adhesión cuyas cláusulas —que suelen aparecer impresas al dorso del documento— van dirigidas a limitar o exonerar de responsabilidad al transportista, y que el cargador se ve obligado a aceptar.

Este hecho hace que en la relación entre el cargador y el porteador exista un claro desequilibrio. Toda normativa que pretenda regular el transporte marítimo debe tenerlo en cuenta. El origen de la normativa convencional en el ámbito del contrato de transporte de mercancías por mar es la necesidad de poner fin a los abusos de los porteadores, que beneficiándose de su mayor poder de negociación imponían cláusulas que les eximían de responsabilidad por la pérdida de las mercancías¹. Un punto delicado en estas regulaciones es, por tanto, el tratamiento de la autonomía de la voluntad de forma que se garantice que condiciones injustas no adquieran fuerza de ley entre las partes. Este artículo analizará la evolución del tratamiento de la autonomía de la voluntad en los principales instrumentos internacionales sobre transporte marítimo, tanto en su vertiente material como conflictual y jurisdiccional. Se prestará una atención especial al modo en que el nuevo Convenio de UNCITRAL, las Reglas de Rotterdam², han modulado la autonomía de la voluntad.

El interés del tema es indudable. Los convenios sobre el contrato de transporte marítimo internacional pretenden establecer un régimen uniforme. Sin embargo, el desigual modo en el que se han protegido los intereses de las partes en cada uno de estos instrumentos ha llevado a crear un extraño mapa de ratificaciones de las Reglas de La Haya, sus protocolos de 1968 y 1979³ y el Convenio de Hamburgo. Por tanto, la situación actual dista mucho de la uniformidad deseada. El

¹ I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, 2.ª ed., Cizur Menor (Navarra), Thomson-Civitas, 2005, p. 517; A. RECALDE CASTELLS, «Reflexiones sobre la significación de las Reglas de Rotterdam en la ordenación del contrato de transporte marítimo de mercancías», en J. M. DE EIZAGUIRRE (COORD.), *XVII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Vitoria, Gobierno Vasco, 2011, pp. 96-99.

² Así se conoce al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, adoptado el 11 de diciembre de 2008. Por el momento, este Convenio sólo ha sido ratificado por España (Instrumento de 19 de enero de 2011).

³ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, de 25 de agosto de 1924 (publicado en *Gaceta*, núm. 212, de 31 de julio de 1930), y Protocolos de

reto de las Reglas de Rotterdam era buscar un equilibrio en la protección de los intereses de las dos partes del contrato que facilite un consenso internacional⁴, para lo cual, la correcta modulación de la autonomía de la voluntad es un aspecto central⁵.

Dentro de la autonomía material, uno de los modos de evitar los abusos del porteador es dotar de carácter imperativo a un importante número de preceptos, de forma que queden fuera de la disposición de las partes. Como es de suponer, muchos de estos preceptos imperativos serán los referentes a las obligaciones del porteador y a la responsabilidad que se derive de su incumplimiento. Se puede afirmar que el Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) introduce un régimen internacional y uniforme en el que se limitan las cláusulas de exoneración⁶.

No obstante, la doctrina ha considerado con frecuencia que el régimen de este primer Convenio hace una atribución global de responsabilidades y riesgos injusta que favorece a los transportistas a expensas de los cargadores⁷. Las Reglas de Hamburgo buscaron dar un giro a la situación y se pusieron del lado del cargador. Ahora las Reglas de Rotterdam procuran ser un punto intermedio. Para ello, distinguen otros sujetos participantes y no dan siempre por sentada la posición dominante del porteador. Pero, sobre todo, da entrada a la autonomía de la voluntad en un tipo de contrato, cuyo concepto introducen las propias Reglas: los contratos de volumen⁸. Su introducción supone, en cierto modo, la aceptación de la tesis de que los regímenes imperativos existentes hasta ahora respondían a una realidad del comercio que no se corresponde con la presente, y que no responden a las necesidades del comercio. Los detractores de su introducción y de su régimen más dispositivo, advierten que irá en perjuicio de los pequeños cargadores, que su vaga definición podría dar cabida a casi el 90 por 100 del transporte ma-

Bruselas de 23 de febrero de 1968, y de 21 de diciembre de 1979 (publicados en *BOE* núm. 36, de 11 de febrero de 1984).

⁴ P. K. MUKHERJEE y A. BASU BAL, «A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective», en: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Abhinayan%20Basu%20Bal%20-%20Volume%20Contract%20Final.pdf>. Publicado en *Journal of Transportation Law, Logistics and Policy*, vol. 77, Issue 1, 2010, pp. 27-51.

⁵ J. J. ÁLVAREZ RUBIO, «Jurisdicción y arbitraje en el nuevo Convenio UNCITRAL», en A. EMPARANZA SOBEJANO (dir.), *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Madrid, Marcial Pons, 2010, p. 327.

⁶ I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, cit., p. 518.

⁷ P. J. ATILES NIN, «Las Reglas de La Haya de 1924 vs. Las Reglas de Hamburgo de 1978», en <http://www.fitac.net/noticias/documents/comparareglas.pdf>; J. J. ÁLVAREZ RUBIO, *Los foros de competencia judicial internacional en materia marítima (Estudio de las relaciones entre los diversos bloques normativos)*, San Sebastián, Gobierno Vasco, 1993, p. 104.

⁸ Según el art. 1.2 de las Reglas de Rotterdam, «por contrato de volumen se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el periodo en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo». Sobre estos contratos, *vid.* F. C. LÓPEZ RUEDA, «Las Reglas de Rotterdam: ¿un régimen uniforme para los contratos de volumen? (1)», *Anuario de Derecho Marítimo*, núm. 26, 2009, pp. 101-134; J. M. RUIZ SOROA, «La responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam. Una guía de urgencia», *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 4, 2010, pp. 33-35.

rítimo. Además podría provocar que el cargador se encuentre con la propuesta de dos tarifas: una más cara, enteramente sometida al régimen imperativo de las Reglas, y otra más económica, con exoneraciones. Esas tarifas más económicas requerirán sin embargo de seguros más caros y probablemente acarreen una litigación en un foro menos conveniente al cargador⁹.

La misma tendencia se aprecia en las normas de Derecho internacional privado. Si las Reglas de La Haya optaron por no regular la competencia judicial internacional con intención, parece, de no perjudicar la posición del transportista, las Reglas de Hamburgo limitaron la autonomía de la voluntad de forma bastante drástica. Ahora las Reglas de Rotterdam afrontan la problemática desde una visión más moderada.

A través del estudio de la autonomía de la voluntad en estos tres ámbitos se puede percibir el juego de equilibrios y presiones presente en la elaboración de cada uno de los Convenios.

II. LA AUTONOMÍA MATERIAL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Las Reglas de Rotterdam poseen un ámbito de aplicación más extenso que sus predecesoras, lo que tiene como consecuencia —dado su carácter mayormente imperativo— la reducción de espacio para la libertad contractual. Como contrapunto se permite cierta libertad —aunque sometida a numerosas cautelas— en un ámbito en el que los textos anteriores no lo hacían: el de los contratos de volumen.

1. Antecedentes de las Reglas de Rotterdam

El transporte marítimo de mercancías es una de esas áreas en las que la libertad contractual debe ser sometida a ciertos controles. El modo en el que se celebran estos contratos hace que sea preciso prevenir posibles abusos por parte del transportista¹⁰. Estos abusos se venían produciendo ya desde el siglo XIX, al amparo del principio de autonomía de la voluntad. El *Harter Act* de 1893 fue un primer intento de poner freno a las cláusulas de exoneración imponiendo un régimen imperativo de responsabilidad¹¹.

Los Convenios internacionales tienen por objeto establecer un régimen uniforme y en gran medida imperativo para este tipo de contratos. Así lo hace el Convenio de Bruselas de 1924, que establece un régimen mínimo de responsabilidad del cargador que no puede limitarse contractualmente.

⁹ P. K. MUKHERJEE y A. BASU BAL, «A Legal and Economic Analysis...», cit., p. 19.

¹⁰ A. TETTENBORN, «Freedom of contract and Rotterdam Rules: Framework for negotiation or one-size-fits-all?», en D. R. THOMAS, *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*, London, Lloyd's List, 2010, p. 73.

¹¹ J. J. ÁLVAREZ RUBIO, «Jurisdicción y arbitraje en el nuevo Convenio UNCITRAL», cit., p. 320.