

LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y EL SEGURO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. SU INFLUENCIA EN EL PROYECTO DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA: LA DURACIÓN DE LA COBERTURA

BÁRBARA DE LA VEGA JUSTRIBÓ

*Profesora Ayudante Doctor de Derecho Mercantil
Universidad Carlos III de Madrid*

Recibido: 19.07.2012 / Aceptado: 26.07.2012

Resumen: Las Reglas de Rotterdam establecen una serie de modificaciones en el régimen jurídico del transporte que regulan, de mayor y menor calado pero que, indefectiblemente, producen unos efectos en el contrato de seguro marítimo: la ampliación del ámbito de responsabilidad por custodia de las mercancías representa una ventaja evidente para el interés de los aseguradores de la carga. La revisión de las modificaciones es necesaria para comprender la influencia de las RR en el seguro marítimo vigente, y en el proyectado en el PLGNM. Ejemplo de ello es la regulación de la duración del periodo de cobertura en el seguro marítimo de mercancías.

Palabras clave: Reglas de Rotterdam, contrato de seguro marítimo de mercancías, duración de la cobertura, Proyecto de Ley General de Navegación Marítima.

Abstract: The Rotterdam rules laid down a series of amendments in the legal regime of transportation which govern with greater or lesser significance but inevitably, create effects in the maritime insurance contract: the extension of the scope of liability for custody of goods represents a clear advantage in the interest of cargo insurers. The review of amendments is necessary to understand the influence of the RR in the existing maritime insurance, which is the subject of reform in the PLGNM. Example of this is the regulation of duration of the period of coverage in maritime insurance of goods.

Key words: Rotterdam rules, contract of maritime insurance of goods, duration of coverage, bill of General Act on maritime navigation.

Sumario: I. Introducción. II. Aspectos de las Reglas de Rotterdam relevantes a los efectos del seguro marítimo. III. El seguro marítimo de mercancías a la luz de las Reglas de Rotterdam. IV. El seguro marítimo de mercancías conforme a las Reglas de Rotterdam en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima: la duración de la cobertura. V. Valoración final.

I. Introducción

1. En el curso del paralizado proceso interno de reforma del Derecho de la navegación marítima, España¹ ha sido el primer Estado en ratificar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (A/RES/63/122)², más popu-

¹ *Cfr.*, el comunicado de prensa de la Organización de Naciones Unidas (UNIS/L/149, 24 January 2011), «VIENNA, 24 January (UN Information Service) - With its ratification of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules, Spain becomes the first State Party to the Convention».

² En el seno de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), el 11 de diciembre de 2008 su Asamblea General acordó aprobar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacio-

larmente conocido como las Reglas de Rotterdam³ (en adelante RR). Esta circunstancia justifica una reflexión acerca de la influencia que las citadas RR puedan ejercer en la reforma proyectada del Derecho marítimo, para el caso de que entren en vigor. De las diversas materias reguladas en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 2008⁴ (en adelante PLGNM), el contrato de seguro marítimo resulta especialmente sugestivo a la luz de las RR, por la escasa atención que la doctrina le ha prestado y su trascendencia práctica y económica.

2. Frente a otros instrumentos internacionales vigentes que regulan el transporte marítimo internacional de mercancías, las RR prevén una serie de modificaciones del régimen jurídico de este tipo de transporte de mayor y menor calado pero que, indefectiblemente, producen unos efectos en el contrato de seguro marítimo cuyo alcance abordamos en este artículo. Con el fin de sentar las bases de nuestra reflexión y aportar claridad, partimos de la revisión de los aspectos del régimen jurídico necesarios para comprender la influencia de las RR en el seguro marítimo que es objeto de reforma en el PLGNM, desde la perspectiva de los distintos operadores del contrato de transporte, de sus aseguradores y de sus asesores legales y abogados.

3. Los procesos de reforma interno e internacional, cuyos resultados son respectivamente el PLGNM y las RR, guardan similitudes y diferencias entre sí y, lo que es más importante, establecen conexiones que deben ser consideradas en aras de lograr la ansiada reforma del Derecho marítimo de manera consistente. De entrar en vigor⁵, dichas Reglas supondrán importantes cambios respecto del régimen jurídico actualmente aplicable al transporte internacional de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, en su intento de desarrollar y modernizar las conocidas como Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, así como en la regulación de contratos de transporte internacional multimodal⁶, donde la fase relevante es la marítima. Se ha de anticipar una interpretación amplia y extensa acerca de este nuevo texto legislativo respecto a la Convención de Bruselas (Reglas de la Haya), 1924; Protocolo de Visby 1968⁷ y, con el paso del tiempo, las Reglas de Hamburgo en 1978⁸, que nos encontramos —en

nal de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (A/RES/63/122). Nótese respecto a la evolución de los trabajos en torno a este texto legal los documentos (A/CN.9/WG.III/WP80) y (A/CN.9/WG.III/81). Entre otros, interpretan este instrumento normativo: D. MORÁN BOVIO, «Ocean Carriers' Duty of Care to cargo in port: The Rotterdam Rules of 2009». *Fordham International Law Journal*, Vol. 32. Nº.4, abril 2009, pp.1175 y ss., viene a explicar los antecedentes y esquemática de las Reglas de Rotterdam. *In extenso*, cfr., F. BERLINGIERI, «A review of some recent analyses of the Rotterdam Rules», *DM*, Fascículo IV, 2009, pp. 955 a 1036, donde se contiene una reseña de la doctrina que ha escrito acerca del nuevo texto legislativo sistematizado por Capítulos. *Vid.*, a su vez, el trabajo del *Institute of Maritime Law, University of Southampton, The Rotterdam Rules: A practical annotation*. UK: Informa, 2009. Entre las publicaciones recientes se encuentran D. MORÁN BOVIO, «Las Reglas de Rotterdam (RR): Génesis», y M. ROCA LÓPEZ, «Las Reglas de Rotterdam», ambos en *Estudios de Derecho marítimo*, Dir. GARCÍA-PITA Y LASTRES. Edit. QUINTÁNS Y DÍAZ, ed. Aranzadi, 2012, respectivamente, p. 589 y ss. y p. 607 y ss.

³ Cfr., la Resolución aprobada por la Asamblea General, *sobre la base del informe de la Sexta Comisión (A/63/438)*, 63/122, relativo al Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (A/RES/63/122), en su punto 3, «Autoriza la celebración de una ceremonia de apertura a la firma del Convenio en Rotterdam (Países Bajos) el 23 de septiembre de 2009, y recomienda que las normas plasmadas en el Convenio se conozcan como las 'Reglas de Rotterdam'». Según el Prof. R. ILLESCAS ORTIZ, «El Nuevo Convenio sobre el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías», *DN*, Núm.221, 2009, p.1, «denominado oficialmente *Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo CCTIMTPM*». *Vid.*, *in totum*, J.M. MARTÍN OSANTE, (Coord.), *Las reglas de Rotterdam la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2010, 368 pp., y más recientemente, *vid.*, AAVV., *Las reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Dirs. R. ILLESCAS ORTIZ / M. ALBA FERNÁNDEZ, Aranzadi, Pamplona, 2012.

⁴ *BOCG*. Congreso de los Diputados. IX Legislatura. Serie A. Nº. 14-1. 19.12.2008.

⁵ El estado de firmas, ratificaciones, adhesiones y entradas en vigor del Convenio en los distintos Estados puede consultarse en http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.htm.

⁶ *Vid.*, A. M^a. TOBÍO RIVAS, «De nuevo sobre el transporte multimodal: algunos apuntes sobre la actual regulación nacional internacional», *Estudios de Derecho marítimo*, Dir. GARCÍA-PITA Y LASTRES. Edit. QUINTÁNS Y DÍAZ, ed. Aranzadi, 2012, p. 623 y ss.

⁷ Más en F. BERLINGIERI y S. ZUNARELLI, «Dalle regole dell'Aja-Visby alleregole di Rotterdam. Effetti del cambiamento sul commercio marittimo. Analisis comparatadelleregole dell'Aja-Visby e delleregole di Rotterdam», Genova, 19-20 de octubre de 2009, en http://www.aidim.org/pdf/Aja_Rotterdam.pdf (consultado por última vez el 1 de marzo de 2010).

⁸ *Vid.*, los Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo, 6 a 31 de marzo de 1978, publicación de las Naciones Unidas, documento (A/CONF.89/13, anexo I).

la actualidad— ante una nueva normativa más ajustada y flexible a la realidad vigente tanto por el reconocimiento de su amplia casuística como por su mejorada técnica legislativa, que goza de defensores⁹ y detractores¹⁰. Las RR aspiran a lograr superar la dispersión normativa¹¹ hasta ahora existente, ofrecer una mayor seguridad jurídica¹² y, en definitiva, optimizar los recursos en aras de alcanzar una eficiencia¹³ en el sector del transporte por vía marítima.

II. Aspectos de las Reglas de Rotterdam relevantes a los efectos del seguro marítimo

4. El contenido vasto y complejo de las RR ha de ser examinado a la luz de contrato de seguro marítimo de mercancías con el fin de identificar las previsiones que establece y que son relevantes en el ámbito del seguro. Lo inédito¹⁴ del objeto de nuestro trabajo puede obedecer a que un solo precepto de las Reglas de Rotterdam, el artículo 79.1.c), relativo a la nulidad de toda cláusula inserta en el contrato de transporte que «*disponga la cesión al porteador (...) del beneficio del seguro de las mercancías*», se refiera al seguro de las mercancías. A pesar de ello, el estudio del contrato de seguro marítimo es fundamental para una adecuada comprensión del juego de relaciones entre las diversas instituciones que componen el Derecho de la navegación marítima.

5. Por contrato de transporte a los efectos de las RR, se entiende aquél en virtud del cual el porteador, a cambio de un flete, compromete el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías. De especial trascendencia para el contrato de seguro marítimo es el contenido obligacional del contrato de transporte regulado en las RR¹⁵. Constituyen obligaciones esenciales del porteador conforme a las RR, el traslado de la mercancía hasta el lugar acordado. Si la ley aplicable lo exigiera, deberá seguirse la ruta establecida; ahora bien, el incumplimiento de esta obligación no privaría al porteador de hacer valer las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad previstas en las RR.

⁹ BERLINGIERI, DELEBECQUE, FUJITA, ILLESCAS, STURLEY, VAN DER ZIEL, VON ZIEGLER, ZUNARELLI, «The Rotterdam Rules, an attempt to clarify certain concerns that have emerged», en comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html, 5 August 2009, 28 pp.; 27 de octubre de 2010, ILLESCAS *et alii*, «Las Reglas de Rotterdam. Una respuesta Latinoamericana a la «Declaración de Montevideo»», pp. 1 a 21. Los documentos relevantes sobre el proceso de las RR pueden consultarse en la web del Comité Marítimo Internacional.

¹⁰ Formulan críticas a las RR, ALCÁNTARA, HUNT, JOHANSSON, OLAND, PYSDEN, RAMBERG, SCHMITT, TETLEY, y VIDAL, «Particular concerns with regard to Rotterdam Rules», *CDT*, abril y octubre 2010, Vol. 2, Núm. 1, pp. 5-15.

¹¹ *Cfr.*, GÓMEZ SEGADA, «El transporte marítimo de mercancías: de las Reglas de La Haya a las Reglas de Hamburgo», *RDM*, 1980, pp. 222 y ss.

¹² Para R. ILLESCAS ORTIZ, «El Nuevo Convenio sobre el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías», *op.cit.*, p. 3, «El Convenio de UNCITRAL tiene igualmente por finalidad aumentar la seguridad jurídica mediante la consolidación y codificación de reglas procedentes de décadas de jurisprudencia y prácticas de la industria, así como a través de la clarificación de textos anteriores allí donde claramente resultaba necesaria: va, así pues, mucho más allá de la mera revisión del régimen de responsabilidad para el transporte puerto-a-puerto».

¹³ Declara, en este sentido, el Prof. ILLESCAS ORTIZ, «El Nuevo Convenio sobre el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías», *op.cit.*, p. 2, «se trata de una industria que necesita normas actuales, previsibles y uniformes para funcionar de manera eficaz y eficiente».

¹⁴ Un desarrollo extenso de esta materia se recoge en nuestro trabajo, I. CANDELARIO MACÍAS Y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», AAVV., en *Las reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Dirs. R. ILLESCAS ORTIZ / M. ALBA FERNÁNDEZ, Aranzadi, Pamplona, 2012, p. 414 y ss. Este trabajo fue galardonado con el Primer Premio Internacional de Ensayo Jurídico Arturo Ravina - Francisco Goñi Jiménez, concedido por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), durante la celebración del XVº. Congreso Marítimo Internacional y Portuario organizado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo dedicado a la «Calidad Total Normativa en la Regulación del Negocio Marítimo Internacional», celebrado en Panamá, del 8 al 11 de febrero de 2011.

¹⁵ En torno al contenido obligacional de las RR, *vid.*, R. ILLESCAS ORTIZ, «Obligaciones y responsabilidad del porteador», en AAVV., en *Las reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Dirs. R. ILLESCAS ORTIZ / M. ALBA FERNÁNDEZ, Aranzadi, Pamplona, 2012, p. 123 y ss. Examina el ámbito subjetivo de las RR, J. L. PULIDO BEGINES, «Elementos personales del contrato de transporte total o parcialmente marítimo de mercancías: porteador, cargador, parte ejecutante, y destinatario», en AAVV., en *Las reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Dirs. R. ILLESCAS ORTIZ, / M. ALBA FERNÁNDEZ, Aranzadi, Pamplona, 2012, p. 41 y ss. *Vid.*, asimismo, C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, «Las Reglas de Rotterdam (I)», *CDT*, Vol. 2, Núm. 1, marzo, 2010, pp. 165-185, y «Las Reglas de Rotterdam (II)», *CDT*, Vol. 2, Núm. 2, pp. 104-125.

6. Igualmente, de importante trascendencia a los efectos del contrato de seguro marítimo de mercancías, es el régimen de responsabilidad previsto en las RR, al imponer al porteador la obligación de carga, estiba, manipulación, desestiba y descarga de las mercancías. Y, asimismo, una obligación de diligencia, antes y durante el viaje, de poner el buque en condiciones de navegabilidad en los términos previstos en el artículo 14 de las RR. Salvo en los supuestos previstos en el artículo 35 de las RR, es asimismo obligación del porteador la de emitir y entregar el documento de transporte debidamente firmado por él o en su nombre. El porteador, en fin, estará obligado a entregar la mercancía al destinatario salvo que, en aquellos supuestos previstos en los artículos 45 y siguientes de las RR, tenga derecho a denegar la entrega o ésta resultare imposible, en cuyo caso habrá de proceder a adoptar las medidas previstas en el artículo 48 de las RR.

7. Por lo que hace al cargador, las RR le imponen la obligación de entregar las mercancías al porteador, debidamente preparadas y acondicionadas para su transporte, de forma tal que puedan resistir el traslado y las operaciones de manipulación. De igual forma deberá estibar y sujetar la mercancía a bordo de un contenedor u otra unidad de carga cuando compete al cargador su llenado. Asimismo, deberá el cargador facilitar al porteador la documentación e información que resulte necesaria para el correcto transporte y manipulación de la mercancía, especialmente la de naturaleza peligrosa; y, previa información y requerimiento del porteador, la documentación e información para que éste pueda cumplir con las necesarias formalidades administrativas derivadas del tránsito de la mercancía. Deberá el cargador, asimismo, facilitar al porteador los datos que resulten necesarios para la preparación del contrato de transporte y para la emisión del documento de transporte. Iguales obligaciones a las expuestas se exigen, conforme al artículo 33 de las RR, al cargador documentario.

8. Finalmente, por lo que respecta al destinatario, el artículo 43 de las RR impone a éste la obligación de aceptar la mercancía siempre que hubiera reclamado su entrega. Además, a requerimiento del porteador, o de la parte ejecutante que hubiera realizado la entrega, estará obligado a confirmar tal entrega.

9. Directamente ligado al contrato de seguro marítimo, las Reglas de Rotterdam establecen un régimen de responsabilidad del porteador «puerta a puerta», a diferencia del régimen «puerto a puerto» que regulan las Reglas de La Haya-Visby. De esta forma, el porteador es responsable de las pérdidas o daños a las mercancías desde el momento en que éste las recibiere para su transporte hasta el momento de su entrega en destino. Además, según el artículo 13 de las RR y con carácter general, serán de cuenta del porteador las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga. Asimismo, y conforme al régimen de responsabilidad establecido en las RR, el porteador deviene responsable del retraso en la entrega de las mercancías.

10. Las RR consagran un sistema de responsabilidad subjetiva del porteador por culpa presunta, de forma que, acaecido un hecho generador de dicha responsabilidad durante el período en el cual las mercancías permanecen bajo su custodia, deviene aquél responsable de las consecuencias dañosas, salvo que acredite la ausencia de un comportamiento negligente o la concurrencia, como causa de dicho hecho generador, de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 14.3 de las RR.

11. La conexión entre las RR y el seguro marítimo de mercancías se evidencia ante la regulación legal de determinadas circunstancias exonerativas. Entre las citadas circunstancias, es preciso destacar la desaparición de la culpa náutica, frente a las Reglas de La Haya-Visby y las leyes de algunos ordenamientos jurídicos internos, como es la española. Se contemplan, en cambio, otras nuevas: unas, lógica consecuencia de la extensión espacial de la responsabilidad del porteador como, por ejemplo, la carga o descarga realizada por el cargador o por el destinatario; otras, surgidas con motivo de la preocupación por la salvaguarda de determinados intereses cuya protección apenas preocupaba en épocas pasadas como las medidas protectoras del medio ambiente; y, en fin, otras nacidas de la práctica que precisaban de una expresa regulación como los actos de avería gruesa y las medidas adoptadas en relación con las mercancías peligrosas.

12. En todo caso, acreditada que la causa del daño, pérdida o retraso es atribuible a la innavegabilidad del buque, no podrá el porteador hacer valer las circunstancias exonerativas de su responsabilidad previstas en el mencionado artículo 14.3 de las RR, salvo que acredite haber observado la debida diligencia antes, al comienzo y durante el transporte marítimo en poner el buque en condiciones de navegabilidad.

13. La regulación de la identidad del porteador en el artículo 37 de las RR merece una mención especial. Conforme a este precepto, prevalecerá la identificación del porteador establecida en el contrato de transporte sobre aquella otra que pudiere establecerse en el documento de transporte. Pero, además, si en el contrato no se consigna la identidad del porteador pero sí se señala el buque a bordo del cual se transportaron las mercancías, se presumirá la condición de porteador al propietario registral del buque, salvo que éste identifique al arrendatario a casco desnudo o a otro porteador.

14. La responsabilidad del porteador se extiende, en los términos establecidos y desde un punto de vista subjetivo, a los actos y omisiones atribuibles a cualquier parte ejecutante marítima o no, al capitán y a la tripulación cuya responsabilidad no compromete las RR, y a los empleados del porteador o de la parte ejecutante. En general, el régimen de responsabilidad previsto en las RR resulta de aplicación a una parte ejecutante marítima que respondería solidariamente con el porteador de las pérdidas, daños o retrasos acaecidos durante el período en el que las mercancías se encontraban bajo su custodia.

15. Como corresponde a los instrumentos internacionales reguladores del transporte, se limita la responsabilidad del porteador. En particular, la responsabilidad se limita por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en las RR en general, y no sólo en los supuestos de pérdida o daño a la mercancía. La limitación es conforme al mayor de los siguientes importes: (a) 875 derechos especiales de giro por bulto o unidad de carga (presumiéndose como tal el contenedor u otras unidades de carga si en el contrato de transporte no se describen los bultos o unidades que contiene); o (b) 3 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto. Por otro lado, la responsabilidad por las pérdidas económicas derivadas del retraso en la entrega estará limitada a un importe máximo de dos veces y medio el flete debido por la mercancía demorada. En todo caso, estos límites no excluyen la aplicación de los que resultarían aplicables al amparo de lo dispuesto en el Protocolo de Londres de 1996¹⁶.

16. El beneficio del límite de la responsabilidad se pierde, al igual que el régimen establecido en las Reglas de La Haya-Visby, en los supuestos de dolo o dolo eventual atribuible a aquél que alegue su derecho de limitación.

17. Sin modificar la naturaleza del plazo establecido para el ejercicio de las acciones que, al igual que en el régimen de las Reglas de La Haya-Visby, hemos de seguir considerando como de caducidad¹⁷, conforme a las RR resulta prorrogable por voluntad del reclamado, extendiéndose a dos años a contar desde la entrega de las mercancías o, a falta de entrega, desde la fecha en que deberían haber sido entregadas. El plazo para el ejercicio de la acción de repetición, sin embargo, deberá determinarse conforme a la *lex fori*, en ausencia de disposición sobre esta materia, noventa días a contar desde el pago de la reclamación o desde el emplazamiento respecto de la reclamación.

18. Las RR resultan aplicables al transporte marítimo realizado sobre la cubierta del buque en los supuestos referidos en aquéllas. Fuera de tales supuestos, el porteador no podrá ampararse en las normas que le exoneran de responsabilidad en relación con los daños atribuibles a la realización del transporte de esta forma. Si las mercancías se transportasen sobre cubierta, vulnerando el pacto contractual

¹⁶ Vid., nuestro trabajo doctrinal y jurisprudencial sobre la limitación global de responsabilidad, B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*, Ministerio de Justicia, Secretaría General Técnica, Madrid, 2007, 486 pp.

¹⁷ En torno a la calificación como caducidad del plazo, B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La caducidad del plazo para el ejercicio de la acción por el cargador frente al transitario en el contrato de transporte marítimo de mercancías», *RCDI*, 2011, n° 729, pp. 556-580.

de su transporte bajo cubierta, tampoco podría el porteador beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en las RR.

19. Desde la perspectiva del seguro marítimo, de especial trascendencia práctica es la regulación por las RR de la resolución de controversias a través de la jurisdicción y del arbitraje. Antes de entrar en su análisis, ha de destacarse que los capítulos 15 y 16 de las RR, que regulan la resolución de controversias, sólo obligará a los Estados contratantes que declaren expresamente que sus disposiciones serán obligatorias para ellos (arts. 74 y 78). De conformidad con el artículo 66 de las RR, las acciones contra el porteador habrán de interponerse ante alguno de los siguientes tribunales: (a) el domicilio del porteador; (b) el lugar pactado para la recepción de las mercancías; (c) el lugar acordado para la entrega; (d) el lugar del puerto inicial de carga del buque; (e) el lugar del puerto final de descarga; (f) el lugar acordado por las partes en el contrato de transporte (con carácter no exclusivo); fuera de estos supuestos y de los previstos en el Convenio de 1952, el embargo preventivo del buque no constituye un criterio atributivo de competencia internacional.

20. Conforme al artículo 67 de las RR, y con carácter previo al nacimiento de la controversia, sólo es válido el pacto de elección de foro exclusivo acordado en un contrato de volumen que designe de forma clara la exclusividad de un tribunal o tribunales competentes y siempre que dicho pacto no constituya una condición general impuesta o que, siéndolo, hubiera sido expresamente aceptada. Además, este acuerdo de competencia exclusiva sólo vinculará a personas distintas de las partes originarias del contrato de transporte cuando se cumplan las condiciones previstas en el párrafo segundo del mencionado artículo 67 de las RR.

21. Similares disposiciones establece el artículo 75 de las RR en relación con el lugar o sede del tribunal arbitral¹⁸ que haya de resolver, por acuerdo de las partes, la controversia. Sin embargo, y si bien se disponen las reglas conforme a las cuales un tercero que no es parte originaria de un contrato de volumen quedaría vinculado por el pacto compromisorio por lo que se refiere al lugar designado como sede del arbitraje, nada se señala sobre la vinculación de cualquier otro tercero al propio pacto compromisorio, con exclusión de la competencia de los jueces y tribunales. No obstante lo anterior, las normas establecidas en materia de arbitraje no condicionan la validez de las cláusulas arbitrales incluidas en los transportes no regulares a los que resulten de aplicación las RR. Tampoco dichas normas afectarán a la eficacia del acuerdo arbitral que figura en un documento de transporte emitido al amparo de un contrato de fletamento, siempre que en el citado documento se identifique a las partes del contrato de fletamento y la fecha de dicho contrato, y se incorpore al documento de transporte, «por remisión», el pacto compromisorio establecido en el contrato de fletamento.

III. El seguro marítimo de mercancías a la luz de las Reglas de Rotterdam

22. El concepto del contrato de seguro de transporte en el Derecho español, ha de estar en adecuación al artículo 1, de la Ley 50/1980¹⁹, Ley del Contrato de Seguro (en adelante LCS), al disponer que es el contrato que obliga al asegurador a indemnizar los daños y los menoscabos materiales soportados con origen o como consecuencia del transporte de las mercancías porteadas²⁰.

¹⁸ En torno al arbitraje en las RR, por todos, *vid.*, M^a. P. PERALES VISCASILLAS, «El arbitraje en las Reglas de Rotterdam», en AAVV., en *Las reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Dirs. R. ILLESCAS ORITZ / M. ALBA FERNÁNDEZ, Aranzadi, Pamplona, 2012, p. 366 y ss. Más resumidamente, B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «Reglas de Rotterdam», en AAVV., *Diccionario Terminológico del Arbitraje Nacional e Internacional (comercial y de inversiones)*, (Dir. COLLANTES GONZÁLEZ; Coords. BAIZEAU, CREMADES, DE LA VEGA, GALLEGU, MAS, ZAMBRANA), Biblioteca de Arbitraje del Estudio Mario Castillo Freyre, vol. 18, ed. Palestra, Perú, 2011, pp. 892-897.

¹⁹ BOE Núm. 250 de 17 de octubre de 1980.

²⁰ *Vid.*, in extenso, J. BOQUERA MATARREDONA, *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2002, p. 37.

23. Del seguro de transporte marítimo de mercancías, se predica que es un contrato de adhesión donde el asegurador es quien predispone el contenido mediante condiciones generales y particulares y, donde estas últimas se negocian de manera casuística. En el seguro marítimo²¹ concurren las notas características que vienen a identificar a todo seguro de daños; quiere decirse con ello que, además, del principio indemnizatorio como rector, estamos ante un contrato de carácter sinalagmático, oneroso, aleatorio, de empresa y de particular buena fe como la exigida en materia contractual de seguros (*ubérrima bona fidae*). Agregado a lo anterior, no puede pasarse por alto el carácter de «seguro de grandes riesgos»²², que define a los seguros de transporte marítimo al celebrarse entre empresarios, siendo de aplicación el art. 107.2 LCS. En consecuencia, en el seguro marítimo «no concurre la naturaleza imperativa y protectora de los intereses del asegurado»²³ como ha aclarado la jurisprudencia española²⁴.

24. Ligado a lo anterior, también se ha de destacar que en la práctica las coberturas varían en función de los riesgos y que, difícilmente en la realidad, se cubren todos los riesgos, de manera que al enunciar que el principio de universalidad en esta modalidad se halla muy matizado²⁵, pues el asegurado ha de recurrir a formularios contractuales estandarizados que contengan esa cobertura, concretamente, a las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, las *Institute Cargo Clauses*, sobre todo si tratamos de celebrar un contrato de transporte internacional, que ya fueron examinadas con detalle²⁶.

25. De las modalidades existentes del contrato de seguro de transporte marítimo internacional nos detendremos en el análisis del seguro marítimo de mercancías por los daños sufridos en la carga, que se caracteriza por poseer normas en su gran mayoría circunscritas a los Derechos nacionales y no demasiado desarrolladas por ser escasas, que abonan el juego de la libre autonomía de la voluntad de las partes en su configuración. La finalidad de dicho seguro es cubrir directamente los daños que sufren las mercancías a consecuencia del transporte marítimo, con independencia de la responsabilidad del transportista. Sin entrar en el problema concreto de la regulación del contrato de seguro marítimo en el ordenamiento jurídico interno español²⁷, nos limitaremos a reconocer que el seguro de transporte de mercancías plantea un carácter especial²⁸ por su complejidad, inclusive, por la normativa aplicable, puesto que se suele acudir a legislaciones extranjeras como el Derecho anglosajón²⁹.

²¹ Según J.L. GABALDÓN GARCÍA, y J.M. RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, ed. Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 855, «(...) destacan el relativo al riesgo, el de su posible encuadramiento como negocio empresarial y el que hace referencia a la poderosa influencia que, particularmente en esta institución, ejerce el Derecho anglosajón». Siguen en pp. 858 y 859, y puntualizan que «(...) las condiciones generales preparadas por el Instituto de Aseguradores de Londres (ILU) sean de utilización muy frecuente en el seguro español».

²² J.L. GABALDÓN GARCÍA, y J.M. RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, op. cit., pp. 857 y ss.

²³ Así se manifiesta I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, 2ª. edic., Thomson-Cívitas, Madrid, 2005, en p. 600, al explicar que «controles previos, depósito e inscripción de las pólizas tipo, efectos erga omnes de las sentencias anulatorias de cláusula tipo, restricción de la autonomía de la voluntad, interpretación favorable al asegurado, sanciones adicionales al asegurador por el incumplimiento de la obligación de indemnizar puntualmente al asegurado, son alguno de los principios nucleares del seguro en general que no tienen aplicación en el seguro marítimo».

²⁴ Vid., B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *La jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1879-1998)*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 2000.

²⁵ J.L. PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías y Seguro de Responsabilidad Civil del Porteador Terrestre*, Bosch Editor, Barcelona, 2001, p. 19. F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de seguro marítimo*, en *La Reforma del Derecho Marítimo*. Bilbao, 1993, pp. 71 y ss. FERRARINI, *Le assicarazzionimaritime*, 5ª. edic., 1994, pp. 17 y ss.

²⁶ I. CANDELARIO MACÍAS y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», op. cit., p. 429 y ss.

²⁷ Examina el seguro marítimo a la luz de los cambios legislativos proyectados en el ámbito de la navegación marítima, destacando los factores que determinan la maritimidad, GARCIA-PITA Y LASTRES, J.L., *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa. Del Código de Comercio a la Reforma del Derecho de la Navegación Marítima*, ed. Aranzadi Thomson Reuters, Navarra, 2009, p. 285.

²⁸ De acuerdo con I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, op.cit., en p. 600, explica que «la naturaleza especial de los riesgos de la navegación, el carácter equilibrado de la posición negocial de los contratantes, la heterogeneidad de los intereses objeto de cobertura y, en fin, su dimensión internacional, con particular influencia del mercado asegurador de Londres».

²⁹ I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, op. cit., p. 603, señala la incorporación de las cláusulas inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres como condiciones particulares.

26. La noción de riesgos de mar³⁰, que orienta el Derecho del seguro marítimo, requiere ser identificada correctamente pues las RR, al poder combinar distintos medios de transporte —el marítimo y otros—, nos inclina a pensar que deberían converger ambos principios rectores en materia aseguradora, de un lado, el principio universal basado en que al asegurado le resulta suficiente el reflejar que el siniestro se derivó de un riesgo de mar sin más pruebas del origen de los menoscabos sufridos y, a la par, detallar y establecer de manera clara los daños sufridos con el riesgo presente y particularizado que ha originado dichos daños. En este sentido, entendemos que las RR al establecer en su ámbito de aplicación varios modos de transporte tendrán que hacer convivir ambos principios antagónicos en función del modo empleado, estando así ante una novedad de relevantes consecuencias prácticas en el sector asegurador³¹. La determinación de los riesgos³² resultará fundamental con el fin de distinguir las modalidades de seguro, coordinarlas y complementarlas evitando la superposición de coberturas y el correlativo incremento del precio del transporte.

27. Sobre las mercancías convergen dos intereses asegurables de carácter distinto³³, por su funcionalidad y su regulación: de un lado, los de aquellos sujetos titulares de los bienes objeto del transporte y, de otro lado, los propios pertenecientes al sujeto que lleva a cabo el transporte. La comprensión del alcance y consecuencias de la distinción entre las dos modalidades asegurativas que nos ocupan, requiere manifestar que el seguro de responsabilidad civil se enlaza con el propio fundamento de la responsabilidad del porteador, ya que ésta se sustenta en la intervención de la culpa en aras de derivarse la indemnización posible. Mientras que en el seguro de mercancías, sin embargo, aparece la indemnización sin necesidad de que concurra la culpa, basta que se produzca el siniestro y que el riesgo generador esté amparado por el seguro. En consecuencia, la culpa en el mecanismo de responsabilidad del porteador juega un papel diferente respecto al seguro de mercancías. En cambio, en el seguro de responsabilidad civil, el planteamiento es diferente, toda vez que el interés asegurable viene dado por la conducta culposa o negligente del asegurado³⁴.

28. Relacionado con las distinciones fundamentales entre las modalidades de seguro, las RR siguen los parámetros tradicionales en torno a la responsabilidad del porteador basados en criterios subjetivos³⁵, esto es, la concurrencia de culpa para indemnizar por los menoscabos sufridos por las mercancías, aunque cabe la posibilidad de exonerarse si se prueba determinados hechos establecidos de manera casuística que, en definitiva, limita la responsabilidad. Esta formulación así planteada supondría alejarse del sistema de responsabilidad objetiva, que comporta una distribución de los riesgos de la operación entre las partes.

29. En el marco de un sistema subjetivo, el seguro de responsabilidad civil resulta necesario para el porteador, al tiempo que para el cargador resulta necesario el seguro de mercancías, por el juego de las cláusulas y causas exonerativas de limitación de responsabilidad. Como consecuencia de ello, en la práctica comercial internacional, se pretende abrigar por parte de los cargadores las mercancías me-

³⁰ Para ARROYO, «la noción de riesgos de mar, además de servir para calificar el contrato de seguro marítimo, produce dos consecuencias no menos importantes. La primera, que es uno de los criterios esenciales para delimitar el ámbito de aplicación. La segunda, que la disciplina del seguro marítimo se funda en el principio de universalidad del riesgo (...) Se trata de una diferencia fundamental con el seguro terrestre, que se basa en el criterio opuesto de particularidad del riesgo», *vid.*, I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, *op. cit.*, p. 606.

³¹ En este sentido nos expresamos, I. CANDELARIO MACÍAS y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», *op. cit.*, p. 429.

³² *Cfr.*, *in totum*, KROM, «La tipicidad del riesgo en el seguro marítimo», *ADM*, 1981, pp. 377 y ss. RUIZ SOROA, «Los seguros marítimos y aéreos», en *Tratado de Derecho Mercantil* (Dir. OLIVENCIA, FERNÁNDEZ-NOVOA, JIMÉNEZ DE PARGA), JIMÉNEZ SÁNCHEZ (Coord.). Tomo XLVIII. Vol.5, *Derecho de la Navegación*, Marcial Pons, Madrid, 2003.

³³ En torno a las diferencias, *vid.*, PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías y Seguro de Responsabilidad Civil*, *op. cit.*, pp. 23 y 24; GARCÍA-PITA Y LASTRES, *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa*, *op. cit.*, pp. 230 a 238 y pp. 249 a 266.

³⁴ *Cfr.*, LOPUSKI, «La responsabilidad por daños y la distribución del riesgo en el Derecho marítimo», *ADM*, Vol. II., 1984, pp. 218 y 219. PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías y Seguro de Responsabilidad Civil*, *op. cit.*, pp. 49 y 50.

³⁵ *Vid.*, *in extenso*, M^a. I. CANDELARIO MACÍAS. «Panorámica sobre la responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam (2009)», *Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro*, Núm. 5, mayo, 2010, pp. 6-36.

diante el seguro de mercancías en lugar del de responsabilidad civil³⁶. Todo ello, se entiende implica una agilidad en los negocios y una eficiencia en los tiempos y costes financieros³⁷.

30. A nuestro entender³⁸, lo anterior no significa que pese a tener una nueva reglamentación traducida en las RR sobre el transporte internacional se vaya a decantar el interés de los cargadores en contratar sólo y exclusivamente el seguro de mercancías, sino que aquellos seguirán contratando con carácter complementario seguros de responsabilidad civil, que mejoren el amparo y cobertura de las mercancías transportadas puesto que la responsabilidad del porteador regulada en las RR establecen una serie de reglas de responsabilidad más coherentes y diferentes de las contenidas en las Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo.

31. Con reflejo directo en el contrato de seguro marítimo, y en líneas generales, las RR han introducido una serie de novedades frente a los instrumentos internacionales ya existentes como son la responsabilidad del porteador en su obligación de actuar con la diligencia debida y de gestionar el buque en estado de navegabilidad durante el trayecto del viaje; la pérdida de exoneración por negligencia náutica de la tripulación, así como la elevación de los límites de responsabilidad.

32. En todo caso, los textos normativos aludidos presentan un denominador común como es reglamentar la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo internacional³⁹, como consecuencia de la pérdida o daño de las mercancías, y el retraso en el caso de las Reglas de Hamburgo y RR⁴⁰. A su vez, en ambos textos sustentan la responsabilidad basada en la culpa del porteador con dos criterios perfiladores, como son las diferentes causas exonerantes de responsabilidad, de un lado, y los límites cuantitativos de responsabilidad, de otro. Con este panorama, nos encontramos que las Reglas de la Haya-Visby ubican la responsabilidad del porteador dentro de las diferentes obligaciones que se derivan del contrato de transporte antes, durante y después del viaje⁴¹ y, en especial, la sobresaliente de actuar con la diligencia debida en orden a poner al buque en condiciones de navegabilidad, aunque cabe invocar y probar determinadas causas de exoneración dentro del sistema de responsabilidad basado en la culpa, en otros términos, el porteador deberá probar la aparición de las causas legales enumeradas taxativamente para exonerarse de la responsabilidad, en principio, a él imputable.

33. Conforme a las RR, sucede que el porteador responde de la pérdida o daño de la mercancía, así como del retraso en la entrega, siempre que el menoscabo se lleve a efecto cuando las mercancías se encuentren bajo su custodia, tal y como sucede con las RR, si bien cabe probar que tanto el porteador como sus dependientes actuaron con todas las precauciones que razonablemente pueden demandarse

³⁶ Vid., SWEENEY, «UNCITRAL and The Hamburg Rules-The Risk allocation problem in maritime transport of goods», *JMLC*, Vol. 22, 1991, pp. 511 y ss.

³⁷ PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías y Seguro de Responsabilidad Civil*, op.cit., pp.108-110.

³⁸ I. CANDELARIO MACÍAS y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», op.cit., p. 427.

³⁹ Cfr., R. SANDOVAL LÓPEZ, «Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo», en http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Sandoval-analysis.pdf, p.5, declara en términos genéricos lo que sigue: «se da cabida al principio de la responsabilidad basada en el período de custodia y se recogen las tres causas básicas de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, pérdida, avería y retardo. Por otro lado, se mantuvo el listado de situaciones para determinar las causas de exoneración de la responsabilidad del porteador, contenido en las Reglas de la Haya-Visby, a fin de preservar un sistema práctico, que se beneficia de la jurisprudencia que se ha acumulado en los últimos ochenta años. Con todo, conviene señalar que lo anterior está matizado por una adecuada distribución del peso de la prueba, respecto de los hechos determinantes de la pérdida, el daño o el retraso, como así también de las circunstancias exoneratorias, en que se adoptan disposiciones similares a las Reglas de Hamburgo».

⁴⁰ La extensión de la responsabilidad del porteador al retraso en la entrega de la mercancía representa una ventaja de las RR para los aseguradores de la carga, toda vez que conlleva una ampliación de las coberturas con el consiguiente aumento de las primas. Téngase en cuenta que el incumplimiento derivado del retraso se contempla de las RR, mientras que el mismo es objeto de exclusión conforme a las Cláusulas Inglesas de Seguro de Mercancías ICC (A).

⁴¹ Vid., I. SANCHO GARGALLO, «Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque», AA.VV., *El contrato de transporte*, (Dir. J.L. CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ), Vol. Núm.21, *Manuales de Formación Continua*, CGPJ, Madrid, 2002, p. 34.

con el fin de evitar el daño y sus consecuencias. Conforme a estas normas se establece una presunción *iuris tantum* de culpabilidad del porteador y, a la par, se atiende a probar que se han asumido y actuado todas las medidas razonablemente pertinentes («*diligencia y cuidados debidos*» en terminología de las RR) para evitar el menoscabo o perjuicio en lugar de atender a la concurrencia de una serie de causas de exoneración de la responsabilidad.

34. Por lo que a la limitación de la responsabilidad del porteador se refiere, en los textos internacionales la misma se traduce en la limitación de la cuantía a indemnizar o de deuda, y se fija un parámetro de referencia en aras de permitir una mayor seguridad jurídica en el tráfico y mercados globalizados⁴². En definitiva, la configuración precisa de las cláusulas limitadoras⁴³ de la responsabilidad del porteador en las RR subraya la funcionalidad del seguro de transporte de mercancías en detrimento del seguro de responsabilidad civil, tal y como hemos revelado. Este es otro dato —junto con los ya comentados—, que propondría un sistema más eficiente del seguro ilustrado en el seguro de mercancías⁴⁴.

35. Se ha afirmado que la posición de los aseguradores ante las RR está dividida, y que en el marco del seguro de mercancías va a ser el asegurador quien soporte los efectos de las RR como reclamante o como *cargo claimant*. Esta posición no es cómoda para los aseguradores de la carga que pretenden recuperar el total o la mayor parte de lo que ha indemnizado al asegurado bajo la póliza del seguro de daños⁴⁵.

IV. El seguro marítimo de mercancías conforme a las Reglas de Rotterdam en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima: la duración de la cobertura

36. En España, la regulación del seguro marítimo es, junto al transporte marítimo, una de las materias objeto de regulación en el PLGNM que, como evidencia la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril, relativa al seguro de propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (LOUE 131/128, de 28 de mayo de 2009), se encuentra directamente relacionado con la limitación global de la responsabilidad civil marítima. Podemos afirmar que el adecuado desarrollo legislativo del seguro marítimo y de las garantías financieras constituye, en gran medida, la clave del éxito del ejercicio de la limitación global de la responsabilidad⁴⁶.

37. El ámbito de aplicación internacional de las RR y la práctica del mercado asegurador marítimo obligan a examinar el seguro marítimo de mercancías concertado a través de las *Institute Cargo Clauses* británicas (en adelante ICC (A)), que han sido recientemente modificadas, con el fin de determinar la influencia que las RR puedan ejercer sobre las mismas. Esta cuestión, objeto de un trabajo anterior al que nos remitimos⁴⁷, quedaría incompleta sin una revisión de la materia, el seguro marítimo de mercancías, a la luz del PLGNM⁴⁸. Ninguno de los dos textos normativos, las RR y el PLGNM, se

⁴² Cfr., I. CANDELARIO MACÍAS, «Panorámica sobre la responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam (2009)», *op. cit.*, pp. 33 y ss.

⁴³ HUDSON/ALLEN, *The Institute Clauses Handbook*, London, 1986, pp. 32 y 43. También PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías y Seguro de Responsabilidad Civil*, *op. cit.*, p. 39.

⁴⁴ PULIDO BEGINES, *Seguro de Mercancías y Seguro de Responsabilidad Civil*, *op. cit.*, p. 113, considera que «en el campo económico parece evidente la incidencia de los pactos exoneratorios de la responsabilidad del porteador: al desplazar todos los riesgos de la operación sobre los cargadores, se hace innecesaria la cobertura de la responsabilidad civil del porteador; por lo que mediante un solo seguro, el de facultades, se aseguran los riesgos inherentes al transporte».

⁴⁵ Vid., J.M. ALCÁNTARA, «Los aseguradores ante las Reglas de Rotterdam», *RDT*, Núm.4, 2010, pp.168-172. B. GONZÁLEZ, «La posición de los aseguradores de la carga», *ADM*, Vol. XXVII, pp. 249-253.

⁴⁶ B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «Las políticas legislativas comunitarias y la reforma interna del derecho de la navegación en materia de limitación de responsabilidad civil», *Estudios de Derecho marítimo*, Dir. GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., Edit. R. QUINTÁNS Y A. DÍAZ, ed. Aranzadi, 2012, pp. 485-512, p.489.

⁴⁷ I. CANDELARIO MACÍAS Y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», *op. cit.*, p. 429 y ss.

⁴⁸ Abordan el estudio del seguro marítimo en relación a las RR y al PLGNM, F. SÁNCHEZ CALERO, A.J. TAPIA HERMIDA, «El contrato de seguro marítimo en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima», p. 955 y ss., J. BATALLER GRAU, J.

encuentran en vigor, pero en el momento en el que rijan las relaciones del transporte y del seguro de dichas mercancías, se suscitarán cuestiones de interés como el relativo al sistema de fuentes del PLGNM⁴⁹.

38. La única referencia directa al seguro marítimo de mercancías prevista en las RR se recoge en el artículo 79.1.c) de las RR, al declarar la nulidad de toda cláusula inserta en el contrato de transporte que «*disponga la cesión al porteador (...) del beneficio del seguro de las mercancías*». La conexión de dicha norma en el PLGNM se encuentra en el Artículo 458, que al regular la transmisión del interés asegurado, en su apartado 3, dedicado al seguro de mercancías, dispone que la transmisión de la propiedad de las mismas no ha de ser comunicada al asegurador, subrogándose el adquirente en el contrato de seguro.

39. A pesar de no existir otras referencias expresas al contrato de seguro de mercancías en las RR, como es natural al tener por objeto el contrato de transporte y no el contrato de seguro, en el PLGNM encontramos algunas conexiones con aspectos fundamentales relativos al régimen del transporte previsto en las RR entre los que destacan la relativa a la desaparición de la falta náutica como hecho exoneratorio de la responsabilidad del porteador (que ha de tener por efecto necesario una disminución del riesgo asumido por el asegurador de indemnizar), el ejercicio de la acción de recobro de la suma indemnizada⁵⁰, o las circunstancias que constituyen la exclusión de la cobertura aseguradora de las mercancías. Por razones de limitación de espacio, podemos referirnos todos los aspectos, reservando el examen exhaustivo del contenido del seguro en el PLGNM desde la perspectiva de las RR al momento, deseamos que próximo, en que se retome la reforma de la norma proyectada, y que necesariamente habrá de contemplar las novedades introducidas por las RR. En particular, el aspecto que revisamos aquí es la duración de la cobertura del seguro de mercancías.

40. En el ámbito del seguro de mercancías, el PLGNM regula la duración de la cobertura con el fin de establecer con claridad el ámbito temporal del seguro de las mercancías, cuestión fundamental, al establecer los momentos de inicio y fin de la cobertura de los riesgos asegurados en la póliza. En efecto, el art. 484 del PLGNM regula el momento inicial y final de la cobertura, disponiendo que la cobertura de las mercancías se inicia en el momento de dejar tierra para su embarque, y finaliza cuando estén en tierra en el puerto de destino. El artículo siguiente (art. 485), se dedica a la circunstancia particular prevista como cláusula de almacén a almacén, conforme a la cual, cuando el contrato de seguro contenga dicha cláusula de «almacén a almacén» o similar la cobertura se extiende desde el momento en que las mercancías abandonan el almacén de origen en el lugar fijado en la póliza hasta que llegan al de destino en el lugar determinado en la póliza. El supuesto específico de las mercancías que se encuentran «en viaje», o en tránsito, el art. 486 de la norma proyectada señala que si el seguro se contrata sobre mercancías en viaje, la cobertura comienza, salvo pacto en contrario, a las cero horas del día de la conclusión del contrato.

41. De especial relevancia por la configuración de la regulación del transporte en las RR, el art. 487 regula expresamente las denominadas fases no marítimas del transporte, en las cuales, las reglas del

VERCHER MOLL, «La aplicación de la Ley de contrato de seguro al seguro marítimo», p. 981 y ss., J.M. MARTÍN OSANTE, «Obligaciones y deberes de las partes en el contrato de seguro marítimo y su reforma», p. 1037 y ss., todos en *Estudios de Derecho marítimo*, Dir. GARCÍA-PITA y LASTRES. Edit. QUINTÁNS y DÍAZ, ed. Aranzadi, 2012, p. 995 y ss.

⁴⁹ El PLGNM en su art. 2.1 establece el orden de prelación de fuentes reguladoras de las materias que comprende en su objeto, disponiendo la primacía de dicha norma escrita respecto de las materias que se regulan en dicha ley, entre las que se encuentran las que comentamos en este trabajo: el transporte marítimo de mercancías y el contrato seguro marítimo. La norma escrita a la que se refiere el precepto comprende la legislación nacional, las normas de la Unión Europea, y los Tratados internacionales vigentes en España. Con carácter imperativo, dichos Tratados internacionales habrán de orientar la interpretación del PLGNM (art. 2.2 PLGNM) como destaca la propia Exposición de Motivos de la norma. A la norma escrita le sigue en el orden de prelación de fuentes, los usos de la navegación marítima y en defecto de estos, los principios deducibles de la propia LGNM y, en último lugar, los principios de la legislación mercantil. La lectura del artículo 2 del PLGNM permite afirmar, en consecuencia, que la norma proyectada no consagra una teoría propia de las fuentes del Derecho, por cuanto los principios en los que se inspira coinciden con lo previsto en el Código de Comercio (arts. 2 y 50).

⁵⁰ En torno a la acción de recobro, *vid.*, I. CANDELARIO MACÍAS y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», *op. cit.*, p. 435 y ss.

seguro marítimo de mercancías se aplicarán a las fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo.

42. Un último precepto (art. 490) establece la extensión de la cobertura durante el viaje. En este sentido, las mercancías aseguradas estarán cubiertas por el contrato durante todo el viaje, incluyendo transbordos, operaciones de carga y descarga en puertos de tránsito o arribada y estancia en muelle o almacén en los mismos, sin perjuicio del deber del asegurado de comunicar tales circunstancias al asegurador desde el momento en que las conociese y del pago de la sobreprima que en cada caso pudiera corresponder. Asimismo, el precepto dispone que estarán también cubiertos los cambios de viaje o ruta ajenos a la voluntad del asegurado, manteniéndose el deber de comunicación y el de pagos de sobreprima previstos en el apartado anterior.

43. Como corresponde a la naturaleza de las ICC (A), las mismas reglamentan con mayor detalle los anteriores aspectos previstos en el PLGNM. De especial importancia en general, y en particular frente a la compleja regulación de las RR, son las modificaciones de las ICC (A) en su versión de 2009⁵¹, y que se encuentran las recogidas en las cláusulas 8 y 10, ambas reguladoras de la comentada duración de la cobertura. La cláusula 8 relativa al «tránsito» se refiere a la duración de la cobertura ofrecida por el contrato de seguro. Así, frente a la versión de 1982 de las ICC que proporciona cobertura desde que las mercancías «dejan el almacén» de origen, la cláusula 8.1 de las ICC (A) de 2009 establece su entrada en vigor en el momento en que las mercancías son movilizadas en el almacén de origen con el propósito de proceder a su carga. De este modo, se pone fin a las dudas interpretativas en torno a la cobertura que proporcionan las ICC (A) en su versión de 1982⁵², en las que un mero movimiento de la mercancía a un punto de empaquetamiento no bastaba para el comienzo del riesgo. Las ICC (A) de 2009 extienden expresamente su ámbito de aplicación al riesgo de las operaciones de carga en origen. En la misma línea, la cláusula 8.1.1 ICC (A) de 2009 significa que la cobertura terminaría una vez descargada la mercancía en el almacén de destino. En último lugar, se recoge en la cláusula 8.1.3 por primera vez una circunstancia que provoca la terminación del seguro. Se trata de la permanencia de las mercancías en el contenedor o en el vehículo porteador, cuando fuera del curso ordinario del tránsito y a instancias del asegurado o sus empleados, estos fueren utilizados para el almacenamiento de la mercancía. Esta circunstancia se corresponde con el establecimiento de la descarga del objeto asegurado como uno de los supuestos de terminación nuevo.

44. La cláusula 10 ICC (A) relativa al «cambio de viaje» sufre, asimismo, variaciones sustanciales. A diferencia de la cláusula 8 que hemos comentado, la cláusula 10 se refiere a una circunstancia que ocurre por voluntad del asegurado como es el cambio de viaje en el sentido de cambio de destino de las mercancías, con anterioridad a su descarga. En aquellos supuestos en los que dicho cambio de destino fuera realizado a instancias del asegurado, si el siniestro acaeciera con anterioridad a haberse acordado la prima y condiciones que resultasen de dicha variación, éste quedaría cubierto si podía haberse obtenido aseguramiento para dicho cambio en términos y condiciones razonables de mercado. Lógicamente, la aplicación de dicha cobertura exige que el cambio de viaje hubiese sido notificado al asegurador. Frente a las ICC (A) de 1982, las de 2009 añaden una cláusula 10.2 con el fin de asegurar los cambios de viaje realizados una vez iniciado el tránsito y sin conocimiento del asegurado o sus empleados, estableciéndose que, en tales supuestos, se considerará que la cobertura comenzó al inicio del tránsito.

45. En suma, en la relación entre las RR y el seguro marítimo de mercancías, bien de origen legal (PLGNM), bien de origen convencional (ICC (A)), se requiere la observancia rigurosa en la delimitación

⁵¹ Por todos, J. LÓPEZ QUIROGA, «Las Reglas de Rotterdam en el marco del seguro marítimo de mercancías («Institute Cargo Clauses»)», ponencia en el Seminario «Las Reglas de Rotterdam desde la perspectiva del contrato de seguro» organizado por SEAIDA el 28 de septiembre de 2010, y que ha sido publicada en «Las Reglas de Rotterdam desde la perspectiva del contrato de seguro», *Cuadernos de SEAIDA*, Núm.5, septiembre, 2010.

⁵² RUIZ SOROA, ARRANZ DE DIEGO, ZABALETA SARASUA, *Manual de derecho del seguro marítimo*, op. cit., pp. 360 a 365, examinan detalladamente la interpretación de la duración de la cobertura asegurativa prevista en la cláusula 8 de las ICC (A) de 1982.

tación de la duración del seguro. Conceptos como «*en viaje*» o «*en tránsito*», «*terminación del contrato de transporte*», «*cambio de viaje*» y «*derecho de control*», son los que, entre otros, ponen de manifiesto la influencia de las nuevas RR en el ámbito del contrato de seguro de mercancías vigente y proyectado.

46. Como apuntamos en la introducción, los artículos 50 y siguientes de las RR incorporan, de forma novedosa en relación al contrato de transporte marítimo, el denominado derecho de control que puede afectar a la duración del contrato de seguro. El contenido de este derecho de control, en los términos delimitados en las RR, es más limitado que el derecho de disposición establecido en otras modalidades de transporte⁵³, toda vez que el titular del derecho de control no puede modificar el contrato de transporte, si bien legitima a dicho titular para dar o modificar instrucciones relativas a la mercancía, obtener la entrega en tránsito y sustituir a la persona del destinatario. En consecuencia, cuando el derecho de control sea ejercitado por el asegurado, puede afectar a la duración de la cobertura asegurativa, en aplicación de las cláusulas citadas.

47. La incidencia que comentamos de las RR en la regulación del seguro marítimo de mercancías resulta lógica si se tiene presente que las RR parten de una regulación de un transporte de línea regular.

48. Por su conexión con la duración de la cobertura del seguro de mercancías, nos referimos a uno de los aspectos relativos a la acción de recobro: la prueba del daño reclamado. En virtud de dicha acción, indemnizado el asegurado al amparo del contrato de seguro, y en aplicación bien del artículo 780 del Código de Comercio, bien del artículo 43 de la Ley del Contrato de Seguro o bien, en su caso, de las normas generales del ordenamiento común español, el asegurador queda subrogado en la posición de aquél, pudiendo proceder, en su caso, a ejercer las acciones contra el responsable tendentes al recobro de la cantidad indemnizada.

49. Al igual que en cualquier esquema de responsabilidad, la prueba del daño reclamado conforme a las RR debe ser acreditada por el reclamante, siendo en este caso la pérdida o el daño a la mercancía transportada. De especial importancia y relación con la duración de la cobertura del seguro de mercancías es la puntualización establecida por el artículo 17.1 de las RR, en virtud de la cual, el reclamante ha de acreditar que la pérdida o el daño «*se produjo durante el período de responsabilidad del porteador*». La delimitación de dicho período de responsabilidad se establece en el artículo 12 de las RR, en virtud del cual el período de responsabilidad del porteador se extiende «*desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante recibe las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega*» (art. 12.1 de las RR). Este principio general propio del Derecho de transporte, que es el de la responsabilidad *ex recepto*, puede ser determinado por las partes si «*estipulan el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que: a) el momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de la carga con arreglo al contrato de transporte; o b) el momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte*».

50. La novedosa ampliación del ámbito de responsabilidad por custodia de las mercancías en las RR podría suscitar algún problema de falta de consistencia entre algunos preceptos, en particular entre el relativo al periodo de responsabilidad del porteador y las obligaciones específicas que derivan del transporte (art. 13.2 de las RR), e incluso de determinadas obligaciones del cargador (art. 27.2 de las RR). Probable-

⁵³ Revisa el alcance del derecho de control en los distintos modos de transporte, C. GÓRRIZ LÓPEZ, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Real Colegio de España, Bolonia 2001. Entre los ejemplos de regulación convencional internacional del derecho de disposición en otros modos de transporte destacan los artículos 18 del Convenio COTIF-CIM, 12 del Convenio CMR y 12 del Convenio de Montreal de 1999. Estudia pormenorizadamente el citado derecho de control conforme a las RR, A. RECALDE CASTELLS, «El derecho de control en las Reglas de Rotterdam», *Estudios de Derecho marítimo*, Dir. GARCÍA-PITA y LASTRES. Edit. QUINTÁNS y DÍAZ, ed. Aranzadi, 2012, p. 707 y ss. Asimismo, A. RECALDE CASTELLS, «Documentación del contrato, derecho de control y transferencia de derechos sobre las mercancías», *Las Reglas de Rotterdam*, Dir. EMPARANZA, Madrid-Barcelona, 2010, en particular, p. 710.

mente este conflicto entre algunos preceptos resulte la otra cara de la moneda de la «*complitud*», como indica la doctrina⁵⁴, que califica el contenido de las RR en el sentido de que se refieren a la mayoría de los aspectos propios del contenido de un contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Con el fin superar los problemas interpretativos en este aspecto, se impone una labor integradora de la potestad de las partes de pactar el cumplimiento de algunas obligaciones, que ha de estar orientada por el fundamento de la responsabilidad y su exoneración. En efecto, «*el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario*» (art. 13.2 de las RR), debiendo constar dicha estipulación en los datos del contrato; en el mismo sentido «*el cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto*» como el anteriormente citado (art. 27.2 de las RR); pero el porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad si prueba que la causa o la contribución a la causa de la pérdida, el daño o el retraso resultó de la «*carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto (...), salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario*» (art. 17.3.i) de las RR). Desde la perspectiva del contrato de seguro marítimo, y en particular para el interés de los aseguradores de la carga, la ampliación del ámbito de responsabilidad por custodia de las mercancías en los términos expresados representa una ventaja evidente.

V. Valoración final

51. Como ya expresamos⁵⁵, la influencia de las RR en el seguro marítimo no puede escapar al previsiblemente lento proceso de ratificación. Acompasadamente, los interesados en la práctica del seguro marítimo, tanto los aseguradores de la carga como los de la responsabilidad civil (P&I), los operadores del transporte marítimo internacional, las autoridades administrativas, y los jueces y los árbitros encargados de interpretar el contrato de seguro marítimo y, en particular, las ICC (A) en sus distintas versiones de 1982 y 2009, habrán de llevar a cabo la revisión de los contenidos e interpretaciones de los conocimientos de embarque, los contratos de seguro y demás contratos del comercio marítimo internacional para su adaptación a este nuevo Derecho uniforme que son las RR.

52. En el caso de que las RR lleguen a aplicarse, supondrá una homogeneización del régimen internacional y de los regímenes nacionales que, como es el caso del Código de Comercio español, hace mucho tiempo que dejaron de responder a las necesidades del comercio y del transporte marítimo internacional. En consecuencia, tras un necesario periodo de adaptación, el comercio internacional se verá beneficiado por este conjunto de reglas uniformes, con la consiguiente reducción de la creciente litigiosidad en este ámbito que excede el propio de la estricta navegación marítima tradicional.

53. Por lo que respecta a España, la valoración de la influencia de las RR en el seguro marítimo dependerá del contenido que se apruebe en la futura Ley General de Navegación Marítima, en particular de su regulación del contrato de seguro marítimo y del transporte de mercancías, que necesariamente habrá de respetar el compromiso asumido conforme a las RR.

54. Si bien el contrato de seguro marítimo ha sido uno de los menos conflictivos durante los trabajos preparatorios del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, en la práctica parece que el recurso a las ICC (A) seguirá imponiéndose por diversos motivos, a pesar de que la proyectada norma se convierta en ley.

⁵⁴ R. ILLESCAS ORTIZ, «El transporte total o parcialmente marítimo según las Reglas de Rotterdam», en «Las Reglas de Rotterdam desde la perspectiva del contrato de seguro», *Cuadernos de SEAIDA*, Núm.5, septiembre, 2010, p. 12.

⁵⁵ I. CANDELARIO MACÍAS y B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, «La influencia de las reglas de Rotterdam en el seguro marítimo», *op. cit.*, p. 445 y ss.