

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR EN LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE ÉMIRATOS ÁRABES UNIDOS

SOME CONSIDERATIONS REGARDING THE MARITIME CARRIER LIABILITY UNDER THE UNITED ARAB EMIRATES MARITIME LAW

SILVIA PILAR BADIOLA COCA
Abogada, Doctora en Derecho

Recibido: 13.07.2017 / Aceptado: 15.09.2017

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2017.3869>

Resumen: En los últimos años Emiratos Árabes Unidos se ha consolidado como centro marítimo global, siendo Dubai una de las ciudades portuarias más importantes del mundo. La posición estratégica de Emiratos entre Europa, Asia y África, junto con sus capacidades de logística y comerciales hacen que medida que el comercio se globaliza, las empresas transnacionales continúen creciendo, y las conexiones marítimas, terrestres y aéreas proliferen. Por ese motivo, debido al auge y crecimiento imparable del transporte marítimo de mercancías la presente investigación tiene como finalidad realizar un breve análisis sobre el régimen de responsabilidad del porteador marítimo vigente bajo la regulación marítima vigente en los Emiratos Árabes Unidos.

Palabras clave: responsabilidad, porteador marítimo, Emiratos Árabes Unidos, causas de exoneración, limitación.

Abstract: During the last years, United Arab Emirates has been consolidated as maritime global center, being Dubai one of the most important port cities of the world. The strategic position of Emirates between Europe, Asia and Africa, together with his capacities of logistics and commercial make the globalization of trade, transnational corporations continue to grow, maritime, land and air connections proliferate. Therefore, due to the summit and unstoppable growth of the maritime carriage of goods this paper has as purpose to present a brief analysis on the regime of liability of the maritime carrier under the Federal Maritime Law in force in the United Arab Emirates.

Keywords: liability, maritime carrier, United Arab Emirates, excepted perils, limitation.

Sumario: I. Introducción. 1. Contextualización. 2. El sistema legal de Emiratos Árabes Unidos. II. El Régimen de responsabilidad del porteador. 1. Introducción. La Ley Federal Marítima No. 26 de 1981 sobre el Derecho Mercantil Marítimo. 2. La responsabilidad del porteador marítimo. 3. Delimitación temporal. 4. Causas de exoneración. 5. Carga de la prueba. 6. Protestas y plazos de ejercicio de la acción. 7. Limitación de la responsabilidad. 8. Transportes especiales. III. Nuevos horizontes. 1. El borrador de la nueva regulación marítima. 2. Postura de los Emiratos Árabes Unidos frente a la regulación Convencional en materia de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías. IV. Consideraciones finales.

I. Introducción

1. Contextualización

1. Los Emiratos Árabes Unidos (en adelante, EAU) denominados en el pasado los “Estados de la Tregua” u “Omán de la Tregua”, es un Estado Federal constitucional situado al sudeste de la península arábiga en el Golfo Pérsico (Oriente Medio). Se trata de uno de los países relativamente más grandes en el Golfo con una superficie de más de 83.600 kilómetros cuadrados y con una población estimada de 9.267.000 personas.

2. Dicho territorio estuvo hasta la Primera Guerra Mundial bajo mandato del Imperio Otomano, pasando a ser con posterioridad protectorado británico hasta diciembre de 1971. Concretamente, el 2 de diciembre de 1971, los Jeques de Abu Dhabi, Ajman, Dubai, Fujairah, Sharjah y Umm al-Quwain formaron los Emiratos Árabes Unidos suscribiendo la Constitución de 1971, a la que se sumó dos meses después Ras Al Khaimah. En la Constitución respaldada por los Jeques de cada Emirato se acordó que el Consejo Supremo Federal o también denominado Consejo Supremo de la Unión¹, compuesto por los dirigentes (Emires) de cada uno de los siete emiratos² anteriormente citados fuese el máximo órgano político-legislativo del Estado. Entre otras muchas funciones cabe destacar que el Consejo Supremo elige al Presidente y Vicepresidente de EAU por un mandato de cinco años gregorianos renovables; aprueba el nombramiento del Primer Ministro, a propuesta del Presidente de Emiratos Árabes Unidos; y ratifica las Leyes y Decretos federales. La Constitución también prevé el establecimiento de una Asamblea Nacional³ cuyos miembros sean nombrados por los Emires de cada Emirato.

3. Las Leyes Federales son propuestas por el Consejo de Ministros⁴ a la Asamblea Nacional antes de que sean a su vez presentadas al Presidente de la Unión para que sean ratificadas finalmente por el Consejo Supremo Federal⁵. Si bien la legislación de ciertas materias sustantivas (Legislación Civil, Criminal, Mercantil, Laboral y Regulación Bancaria, entre otros) se reserva al Gobierno Federal, que en los últimos años ha adoptado medidas importantes para regular los asuntos corporativos y comerciales, las autoridades locales de los diferentes Emiratos están autorizadas para dictar decretos que regulan los asuntos locales. De ese modo queda patente la considerable autonomía política, judicial y económica de los mismos, sin perjuicio de que ciertas competencias sean asumidas por la Federación.

4. Los Emiratos Árabes Unidos son uno de los seis países junto con Bahréin, Kuwait, Omán, Catar y Arabia Saudita integrantes del Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo (CCEAG) instituido el 25 de mayo de 1981. Con sede en Riad, el citado Consejo promueve la solidaridad y la cooperación política económica y social entre los Estados productores de petróleo y la península arábiga.

5. Uno de los primeros acuerdos adoptados por el CCEAG fue el “Acuerdo Económico Unificado de 1981” por el que los países miembros estipularon la creación de una zona de libre comercio y una unión aduanera con la conformación previa de la denominada clasificación arancelaria uniforme. Sin embargo, la organización no avanzó de manera reseñable hasta 2001 tras la adopción de un nuevo “Acuerdo Económico” más amplio que el anterior en el que se actualizaron y ampliaron los objetivos establecidos en el pasado. Por otro lado, pese a estar en proceso de conformar un mercado común desde 2008, de acuerdo a la información disponible no se han registrado avances notables en esta materia, más allá de la

¹ Regulado en los artículos 46 a 50 de la Sección 1 del Capítulo 4º de la Constitución.

² En la actualidad lo integran: su Alteza Sheikh Khalifa Bin Zayed Al Nahyan, Presidente de Emiratos Árabes Unidos y Emir de Abu Dhabi; su Alteza Sheikh Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, Vicepresidente y Primer Ministro de EAU, y Emir de Dubai; su Alteza Sheikh Sultan Bin Mohammed Al Qasimi, Jeque de Sharjah; su Alteza Sheikh Humaid Bin Rashid al Nuaimi, Jeque de Ajman; su Alteza Sheikh Saud Bin Rashid Al Mualla, Jeque de Umm al-Quwain; su Alteza Sheikh Saud Bin Saqr Al Qasimi, Jeque de Ras Al Khaimah; y su Alteza Sheikh Hamad Bin Mohammed Al Sharqi, Jeque de Fujairah.

³ *Vid.* artículos 68 a 93 de la Sección 4 del Capítulo 4º de la Constitución.

⁴ *Vid.* artículos 55 a 67 de la Sección 3 del Capítulo 4º de la Constitución.

⁵ Artículo 60. 2 de la Constitución.

intención de avanzar hacia una unión monetaria a través de la estipulación de una alineación del tipo de cambio con respecto al dólar, no planteándose hasta la fecha la implementación de una moneda común⁶.

6. Los avances en la consecución de los objetivos prefijados por el Consejo han sido notablemente lentos debido principalmente a la falta de necesidad de los estados miembros por coordinar políticas económicas y de complementariedad, ya que gozan de un Producto Interior Bruto per cápita muy elevado y de una autonomía económica que atenta contra la profundización de los acuerdos firmados y la consolidación del bloque, sumado a las numerosas diferencias políticas y rivalidades de sus miembros⁷.

7. Desde sus orígenes en 1971, EAU se ha configurado como un Estado de economía estable y próspera basada en el libre comercio y con un floreciente sector privado. La popularidad de EAU como zona de libre comercio fue reforzada con el próspero desarrollo de las zonas francas, entre las que destacarían especialmente en el Emirato de Dubai, la de Jebel Ali fundada en 1985 o “Dubai International Financial Center, DIFC” establecida en 2002. En este sentido, debemos destacar que el concepto de zona franca en EAU no es equiparable al existente en la Unión Europea⁸.

8. Si en el ámbito comunitario el concepto de Zona Franca es el de “[...] una parte de los territorios del Estado en los cuales las actividades comerciales o industriales se ejercen bajo las leyes respectivas de ese estado. Toda mercancía que entre en esa zona se considerará fuera de la zona aduanera y no estará sujeta a los controles y procedimientos aduaneros habituales”⁹, en Emiratos Árabes Unidos este concepto va más allá al haber evolucionado de un concepto de zona franca logística tradicional a un concepto de zona franca de servicios en la que se sustenta parte de la prospera economía emiratí. Se configuran como zonas económicas especiales libres de impuestos¹⁰ directos e indirectos y de derechos de aduanas, en las que se permite el cien por cien de propiedad extranjera y la total repatriación de beneficios, unos honorarios de renovación de licencia justos, la confidencialidad y en las que no existe restricción de realizar más de una actividad. Las Zonas Francas en los Emiratos Árabes Unidos se rigen por un marco especial de normas y reglamentos aplicables a cada una de ellas y que son dictadas por la Autoridad de cada Zona Franca. En la actualidad existen más de cuarenta y cinco Zonas Francas en EAU.

9. Directamente relacionado con lo anterior, resulta llamativo que el Estado posea una participación mayoritaria en los servicios públicos, así como en importantes operaciones comerciales, indus-

⁶ Vid. I. BARTHESAHI, S. MANGANA, “El Consejo de Cooperación del Golfo (CCG). Las relaciones con el Mercosur”, Departamento de Negocios Internacionales e Integración, Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica de Uruguay, pp. 4-5. Disponible en <http://ucu.edu.uy/sites/default/files/Consejo%20de%20Cooperación%20del%20Golfo.pdf> (consultado el 28 de mayo de 2017).

⁷ El último de los conflictos surgidos entre varios de los estados miembros del Consejo tuvo lugar *de facto*, durante la redacción del presente trabajo de investigación. Concretamente el 5 de junio de 2017 se inició una crisis diplomática con Catar en la que Arabia Saudí, Bahréin, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Maldivas y Yemen anunciaron la suspensión de toda relación diplomática con dicho país tras haber sido acusado de dar soporte económico a grupos terroristas islámicos e interferir en la política interior de sus países. La ruptura de relaciones por parte de Arabia Saudí, Bahréin, y Emiratos Árabes Unidos con Catar, siendo todos ellos países miembros del CCEAG, supone una situación muy delicada en el contexto de la citada institución de unión económica y de política regional. Información disponible en <http://www.khaleejtimes.com/region/qatar-crisis>

⁸ En este sentido véanse los artículos 243 a 249 de la Sección 3 de las “Zonas Francas” del Capítulo 3 del Reglamento de la (UE) n° 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, 9 de octubre de 2013, por el que se establece el Código Aduanero de la Unión.

⁹ Artículo 2.32 de la Ley Común de Aduanas, cuyo texto original reza así: “«Free zone» means a part of the state’s territories in which commercial or industrial activities are exercised under the respective laws of that state. Any goods entering that zone are considered to be outside the customs zone and shall not be subject to the usual customs control and procedures”.

¹⁰ Los Emiratos Árabes Unidos, junto con otros estados miembros del Consejo de Cooperación del Golfo decidieron implementar un régimen de Impuesto al Valor Agregado (“IVA”) en sus territorios libres. Los Emiratos Árabes Unidos figuran entre los primeros Estados miembros del Consejo en anunciar la introducción del régimen del IVA con una fecha propuesta de entrada en vigor el 1 de enero de 2018. El texto del Acuerdo Unificado sobre el Impuesto sobre el Valor Añadido del Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo fue publicado recientemente por Arabia Saudí, y se espera que el Ministerio de Finanzas de los Emiratos Árabes Unidos publique la ley del IVA en el verano de 2017. Podemos afirmar en este sentido que el IVA tendrá un impacto significativo en las sociedades constituidas en Zonas Francas, así como en las autoridades y entidades gubernamentales que operan en los Emiratos Árabes Unido puesto que hasta la fecha es un territorio libre de impuestos.

triales o de construcción. El máximo exponente del programa de privatización iniciado por EAU fue la privatización del Departamento de agua y electricidad por parte de cada emirato.

2. Consideraciones generales sobre el sistema legal de Emiratos Árabes Unidos

10. A pesar de que los principios fundamentales del Derecho en los Emiratos Árabes Unidos derivan de Ley Sharia¹¹, la mayor parte de la legislación se compone de una mezcla de conceptos islámicos y europeos de derecho civil, que tienen una raíz común en el código legal egipcio establecido a finales del siglo XIX. Por otro lado, la influencia francesa se demuestra más claramente por la adopción de un sistema de derecho civil similar a los de los estados europeos por la mayoría de los países de la región, en lugar del sistema de derecho anglosajón o *common law* vigente, entre otros, en Reino Unido, Estados Unidos, Irlanda del Norte, Gales, Nueva Zelanda y Canadá (salvo Quebec), Sudáfrica, India, Malasia o Singapur.

11. Además de la legislación específica que abarca los organismos, el derecho mercantil, el derecho laboral y la propiedad intelectual, los Emiratos Árabes Unidos han promulgado su propio Código Civil y Código de Comercio. A pesar de que el sistema ha llevado al desarrollo de sistemas legales integrales y estructurados, éstos son rígidos e inflexibles hasta cierto punto, lo cual se traduce en una gran burocracia asociada a los países de la región del Medio Oriente en su conjunto.

12. La estructura de la aplicación legal del sistema jurídico es sumamente compleja debido a los tribunales duales, los tribunales de la Sharia y los tribunales civiles, que funcionan en paralelo pero que abarcan diferentes ámbitos de la ley.

13. Aunque el sistema legal difiere notablemente al sistema de *civil law* o de *common law*, los principios legales y la estructura es lógica y comprensible. El sistema ha evolucionado a lo largo de muchos siglos, de manera similar a Occidente y, especialmente en los Emiratos Árabes Unidos, se está adaptando a las cambiantes necesidades de la sociedad con nuevos desarrollos en el pensamiento para una época moderna. Son destacables los cambios en el ámbito del derecho mercantil ya que han liberalizado el régimen legal, con el fin de crear un ambiente más abierto y comprensible para las empresas extranjeras e inversores extranjeros.

14. La base del sistema legal en los EAU es la Sharia. En la Constitución se establece que el Islam es la religión estatal, y se configura como la fuente principal de la ley¹². Sin embargo, aunque los principios de la Sharia influyen en las leyes criminales y civiles, la influencia directa en los EAU se limita principalmente a las leyes de carácter social, como son el derecho de familia, o de sucesiones. La mayoría de los asuntos comerciales son tratados por tribunales civiles o por tribunales de arbitraje¹³

¹¹ La Ley Sharia (“lo que está prescrito”) es la ley sagrada del Islam. Constituye para los musulmanes además de un cuerpo de derecho un código universal de conducta inspirado por Alá en el que se establecen, de un lado, los deberes religiosos eternos e inmodificables, y de otro lado los deberes políticos, sociales y económicos de los creyentes. Al tratarse de un código de conducta de inspiración divina su autoridad no proviene de ningún soberano temporal, teniendo éstos el deber gobernar bajo sus principios, y sin poder para modificar la Ley Sharia o para interferir de cualquier modo en los Tribunales encargados de su administración.

En este punto resulta necesario precisar que a pesar de que en ocasiones se equiparen los conceptos de Ley Sharia o Ley Coránica, esta afirmación no es del todo correcta puesto que a pesar de que sea el Corán la fuente primigenia de la Sharia, sus pasajes más relevantes sólo configuran una parte pequeña de su núcleo legal en comparación con las otras fuentes de la Sharia como es la “Sunna”. La “Sunna” contiene las acciones religiosas y enseñanzas del profeta Mahoma narradas por sus compañeros (rama sunita del islam) o por los Imanes (rama chiita).

¹² Artículo 7: “Islam shall be the official religion of the Union. The Islamic Shari’ah shall be a principal source or legislation in the Union [...]”.

¹³ En el ámbito del Derecho marítimo destaca el EMAC o “Emirates Maritime Arbitration Center”, cuyo objetivo, como queda detallado en su web, es: “La resolución de conflictos marítimos locales e internacionales utilizando métodos de resolución alternativa de controversias de manera eficiente y eficaz. Su objetivo es potenciar los procedimientos de arbitraje marítimo para que sean más imparciales y equitativos, proporcionando mecanismos flexibles y neutrales. Nuestro objetivo es promover el conocimiento de la práctica del arbitraje marítimo a nivel local, regional e internacional”. <http://www.emac.org.ae/en/WhoWeAre> (consultado el 12 de junio de 2017).

establecidos permanentemente. Sin embargo, es un hecho que varios principios básicos de la Sharia son de aplicación a las transacciones comerciales y han influido en el desarrollo del Código de Comercio que se aplica en los Emiratos Árabes Unidos. A pesar de que estos conceptos no se traducen han ejercido una influencia sobre la redacción y la interpretación de las leyes. Esos principios básicos de hecho han dado lugar a una interpretación conforme¹⁴ de las normas propias del ámbito mercantil con importantes consecuencias. Deben destacarse entre otros, los siguientes principios:

- Se prohíbe la usura, el interés, la “*riba*”, un beneficio que se logra sin esfuerzo no es acorde a la Sharia. Según la Sharia, el dinero no es una mercancía, que se puede negociar, ni tiene un valor en el tiempo si se deja sin usar. En consecuencia, el interés ganado es un ingreso injusto.
- El riesgo o “*gharar*” debe ser compartido. Como los ingresos no pueden derivarse de los pagos de intereses, los inversores deben participar en los beneficios o pérdidas de una inversión en proporción al monto que la operación pone en la transacción y, por tanto, al nivel de riesgo que corren.
- La incertidumbre o “*juhala*” en un contrato está prohibida. Las partes contratantes deben realizar un contrato con pleno conocimiento de todos los términos. Esto significa que la cantidad de capital o bienes debe ser acordada de antemano y estipulada en el contrato.
- Capacidad de las partes. Como es el caso en la mayoría de las jurisdicciones legales, la ley también especifica que las partes en un contrato deben tener la capacidad legal de comprender y asumir las obligaciones del contrato.
- Consentimiento. Las partes en un contrato deben entrar en él por su propia voluntad y no deben ser objeto de amenaza o coacción.

I. El régimen de responsabilidad del porteador

1. Introducción. La Ley Federal Marítima No. 26 de 1981 sobre el Derecho Mercantil Marítimo.

15. La ausencia de un código marítimo completo en la Ley Sharia, y en consecuencia la inexistencia de preceptos de derecho marítimo derivados de dicha ley, es una realidad a la que debe enfrentarse todo estudioso de esta materia en el mundo musulmán. Tan sólo existen en el citado cuerpo legal breves referencias cruzadas a “barcos”, “marineros”, “transporte marítimo” o al “comercio marítimo”¹⁴. Si bien, como vimos anteriormente, al Derecho Marítimo son de aplicación principios básicos de la Ley Sharia, tales como la prohibición de interés, capacidad de las partes, o el consentimiento¹⁵. En consecuencia, los legisladores de los países del CCEAG tuvieron que tomar como referencia necesariamente códigos marítimos de los países occidentales para promulgar sus propios textos¹⁶.

16. El primer texto legal en materia de derecho marítimo en el actual territorio de EAU fue promulgado en el emirato de Sharjah durante el protectorado de Reino Unido y estuvo en vigor hasta 1981. Concretamente, en 1970 Sharjah promulgó una “Ley Marítima” exhaustiva y coherente en la que se van tomando como referencia los principios generales del Derecho Marítimo británico, regulando en 153 artículos materias como el registro e identificación de buques, la hipoteca naval, el transporte marítimo de mercancías (basado principalmente en la regulación de las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby), la limitación de la responsabilidad de los navieros, la regulación de la navegación marítima básica, las averías, naufragios y salvamentos, etc.

17. Emiratos Árabes Unidos es un país conocido por su próspero comercio marítimo y la popularidad de sus puertos en el Golfo, y el hito en su derecho marítimo fue alcanzado en 1981, con la

¹⁴ Vid. H. KHALILIEH, *Islamic Maritime Law: An Introduction. Studies in Islamic Law and Society*, Brill Academic Publishers, Boston, 1998.

¹⁵ Vid. R. PRICE, *The Maritime Laws of the Arabian Gulf Cooperations Council States*, Vol 1, Brill, London, 1986, p. 20.

¹⁶ *In extenso*, vid. PRICE, *The Maritime Laws of...*, *op.cit.* p. 31.

promulgación de la Ley Federal Marítima No. 26 de 1981 sobre el Derecho Mercantil Marítimo. La ley está basada en gran medida en las leyes marítimas de otros países árabes (Kuwait, Arabia Saudí)¹⁷ y europeos (Reino Unido, principalmente) así como en los principales Convenios Internacionales marítimos (p.ej., el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1969 y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971; junto con todos los Protocolos pertinentes), por lo que se trata de un texto bastante accesible para los abogados marítimos occidentales. El citado cuerpo legal fue parcialmente modificado por la Ley No. 11 de 1988. Se trata de una Ley completa que abarca en un total de 422 artículos materias clásicas del derecho marítimo como: el transporte marítimo de mercancías; la propiedad, el registro e hipoteca de buques; la seguridad de los buques; la navegación; el remolque; el fletamento; el transporte de pasajeros por mar; el salvamento; la contaminación; la avería; y el seguro marítimo principalmente.

18. Centrándonos en el objeto del presente artículo, es necesario señalar que la base de la regulación de la responsabilidad del porteador marítimo en la legislación marítima de EAU está basada principalmente, en la regulación de las Reglas de la Haya (“Reglas de La Haya”, RH), Reglas de la Haya-Visby (“Reglas de La Haya Visby”, en adelante RHV)¹⁸.

19. El origen de las RH se basó en la necesidad de dotar de una regulación uniforme y equilibrado al transporte marítimo de mercancías, ya que a comienzos del S. XIX fue una realidad más latente y demandada en la industria naviera. Los excesos de la autonomía de la voluntad contractual eran evidentes en detrimento de los cargadores de mercancías que presentaban una posición económica inferior a la de los porteadores de mercancías. Paralelamente comenzaba el nacimiento de las grandes empresas navieras y se mostraba una incipiente evolución técnica en los buques.

20. El sistema imperante en el transporte marítimo de mercancías se basaba en la responsabilidad *ex recepto* de las mismas, que en la práctica se materializaba en excesivas cláusulas de irresponsabilidad que los porteadores insertaban en los conocimientos de embarque. Dichas cláusulas estipulaban la irresponsabilidad del porteador genéricamente, cubriendo entre muchos casos los errores y actos negligentes del capitán o de la tripulación en la navegación. Las cláusulas de exoneración tenían como consecuencia directa, además de hacer recaer en los cargadores el riesgo de los daños en las mercancías derivados del transporte, que el precio de los fletes fijados por los porteadores fuese cada vez más bajo. El precio irrisorio de los fletes daba lugar a una feroz competencia entre los porteadores que suponía una grave desventaja para aquellos en cuyos países el derecho era más exigente¹⁹. La expansión a nivel internacional del uso abusivo de las cláusulas de irresponsabilidad, junto con la contradicción de fallos jurisdiccionales que sostenían la validez (tribunales británicos) o la invalidez de las mismas (tribunales norteamericanos) eran una clara manifestación de que la situación jurídica resultaba insostenible.

21. El sistema equilibrado de responsabilidad del porteador en las RH, RHV, de un lado tenía como finalidad liberar al porteador de una responsabilidad absoluta de navegabilidad del buque al comienzo del viaje, y en su lugar imponerle la obligación de debida diligencia al respecto²⁰. De otro lado, sin embargo, se estableció que se declararían nulas y sin efecto todas aquellas cláusulas, convenios o

¹⁷ Vid. PRICE, *The Maritime Laws of...*, *op.cit.* pp. 31-33.

¹⁸ Para una primera aproximación a la regulación de las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya Visby, *vid.* W. TETLEY, “Selected problems of Maritime Law under the Hague Rules”, 9 *McGill L.J.*, 53, 1963, pp. 53-65, *Marine Cargo Claims*, Fourth Edition, vols. 1 y 2, Thomson-Carswell, Quebec, 2008; F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010; N. MARGETSON, *The system of liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) Rules*, Zutphen, Paris, 2008; K. GRÖNFORS, «Introduction», en K. GRÖNFORS (ed.), *Six Lectures on the Hague Rules. Lectures given at the Stockholm Colloquium on Maritime Law June-28-July-2 1965*, Handelskögslan, Akademiförlaget, Göteborg, 1967, pp. 15-30; A. DIAMOND, “The Hague- Visby Rules”, *LMCLQ*, 225-227, 1978, pp. 225-251.

¹⁹ Vid. SÁNCHEZ CALERO, *El Contrato de Transporte Marítimo ...*, *op.cit.*, p. 43.

²⁰ Artículo 3.1 RHV.

acuerdos establecidos en el contrato que exoneraran al porteador (o al buque) de responsabilidad por pérdida o daño a las mercancías, que provinieran de negligencia o falta de cumplimiento de los deberes y obligaciones convencionalmente exigidos²¹.

22. Otra muestra del equilibrio establecido en las RHV se reflejaría, de una parte, en la obligación impuesta al porteador de proceder de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías²². Y de otra, en la liberación de responsabilidad del porteador en el supuesto que el daño o pérdida de las mercancías fuese consecuencia de alguno de las causas de exoneración previstas en el artículo 4.2 RHV, sobre el que volveremos más adelante.

2. La responsabilidad del porteador marítimo

23. El presente trabajo de investigación se centra en la cuestión más destacada del contrato de transporte, y en especial del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías: la responsabilidad del porteador. Debido a la extensión de este artículo no es posible realizar una investigación exhaustiva sino más bien subrayar los aspectos más relevantes y controvertidos sobre la responsabilidad del porteador marítimo en la legislación de Emiratos Árabes Unidos.

24. El porteador asume la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro por vía marítima, y se constituye como uno de los principales actores del comercio marítimo. En el momento en el que el cargador pone a disposición del porteador las mercancías, pierde el control sobre las mismas y es entonces cuando sólo el porteador está en situación de proteger la carga para que llegue a destino incólume, en el mismo estado en el que la recibió. Por ese motivo, es de justicia responsabilizar al porteador por el incumplimiento contractual, pero es igualmente equitativo que se haga en su justa extensión y medida en aras de lograr un régimen adecuado.

25. Con carácter general, podemos afirmar que en todos los sistemas normativos el fundamento de la responsabilidad del porteador marítimo es el mismo: el porteador responde por los daños, pérdidas y retrasos²³ que sean imputables a su culpa o dolo; los debidos a caso fortuito o fuerza mayor, o a causas ajenas a su actuación, son de cuenta del cargador o del titular de las mercancías, según sea el caso. Cuestión distinta es cómo se delimitan los conceptos de culpa, caso fortuito o fuerza mayor.

26. En el caso de la legislación marítima emiratí, la regulación del contrato de transporte marítimo de mercancías está prevista en el Capítulo 4 “De los usos de los buques”, Parte 2 “Contrato de transporte marítimo”, arts. 256 a 287. El artículo 275 de la Ley Federal Marítima Emirati establece que el porteador²⁴ será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías durante el período comprendido entre el momento de la entrega de las mercancías en el puerto de carga y el momento en que las entrega a la persona que tiene derecho a ellas en el puerto de descarga (art. 275), a menos que se demuestre que dicho daño o destrucción se originó por alguno de los peligros exceptuados que describe a continuación, copiando la fórmula prevista del artículo 4.2 RHV y sobre la que nos detendremos más adelante. Este sistema de establecer unos “*excepted perils*” proviene del Derecho inglés, tan poco dado

²¹ Artículo 3.8 RHV.

²² Artículo 3.2 RHV.

²³ Es evidente que la pérdida, el daño y el retraso no son los únicos supuestos generadores de responsabilidad del porteador marítimo ya que existen múltiples incumplimientos contractuales en los que puede incurrir el porteador en la ejecución del contrato de transporte (p. ej., transporte de carga sobre cubierta sin pacto expreso en el que el cargador lo acepte expresamente, retraso injustificado para el inicio del viaje y por la ruta pactada, desvío injustificado, etc.). Sin embargo, la pérdida, el daño y el retraso son los únicos supuestos para los que se prevé un régimen específico de responsabilidad. Por ese motivo centramos nuestra exposición en ellos.

²⁴ La Ley Federal Marítima Emirati no define el concepto de porteador, sino que entiende como tal, a la persona que se obliga a cambio del flete a transportar las mercancías de un puerto a otro (art. 256), sin establecer definición alguna. Simplemente establece la obligación de identificar al porteador haciendo constar su nombre y dirección en el conocimiento de embarque (art. 257.3).

a las categorías generales que presidan de forma sistemática el catálogo de excepciones de responsabilidad y tan proclive al casuismo²⁵.

27. Esto es importante, pues se establece de forma concreta qué se considera lo que en derecho continental denominaríamos caso fortuito o circunstancias ajenas a la voluntad del porteador. En la lista de las Reglas de La Haya se incluyen como causas de exoneración las comúnmente denominadas “faltas náuticas”, esto es, los actos negligentes cometidos por capitán o tripulación en la navegación o manejo del buque, lo cual resulta bastante criticable²⁶ a pesar de suponer la otra cara de la moneda frente a la responsabilidad del porteador por la falta comercial de los actos realizados por sus dependientes. Al mismo tiempo que este compromiso superaba la práctica anterior de nula responsabilidad del porteador por los actos de sus dependientes, que se asentaba en el argumento de que el porteador no podía vigilar a su tripulación con detenimiento fuera del puerto de carga y en que los peligros del mar eran graves. De igual forma esta regulación se reitera en la Ley emiratí, que como vimos casi copia literalmente las reglas, y que efectivamente establece un listado de causas de exoneración que viene a limitar la responsabilidad del porteador a los casos de culpa o dolo, exonerando también las “faltas náuticas” de la tripulación.

28. La declaración de responsabilidad del porteador encuentra dos límites en la regulación prevista en la Ley. De un lado, sólo responderá por los daños, pérdidas o retrasos que se hayan causado durante el periodo temporal que las mercancías se encontraban bajo su custodia y sólo conforme con las disposiciones que se prevén a continuación en su articulado. En síntesis, podemos afirmar que el porteador es responsable por culpa o negligencia propia o de sus auxiliares y dependientes en la causación de los daños, pérdidas o retraso en la entrega de las mercancías; sin perjuicio de que se admitan los casos de exoneración de la responsabilidad legalmente tasados.

29. La declaración de responsabilidad del porteador por retraso se prevé en el artículo 285, al declarar responsable al porteador en aquellos supuestos en los que la entrega de las mercancías extemporánea no sea debida a alguna de los peligros exceptuados previstos legalmente. Se entenderá que ha habido retraso en la entrega de las mercancías en aquellos supuestos en los que las mercancías no son entregadas en el plazo pactado, o en ausencia de dicho pacto, en el plazo en el que un porteador común hubiera entregado las mercancías en similares circunstancias.

30. Además, en aquellos casos en los que el transporte sea realizado por porteadores sucesivos bajo un único título (conocimiento de embarque o “*through bill of lading*”), el porteador será responsable de todas las obligaciones derivadas del conocimiento hasta el final del transporte. De facto, será responsable de los actos de los transportistas posteriores a él que se hacen cargo de las mercancías. Sin embargo, los porteadores sucesivos sólo serán responsables de los daños causados a las mercancías mientras transportaban efectivamente las mismas (art. 286). En este punto, la Ley Marítima Emirati no aclara qué ocurre en aquellas situaciones en las que no se conoce el tramo o trayecto en el que se produjeron las pérdidas, daños o el retraso, siendo lógico suponer que en tal caso debe operar la solidaridad.

3. Delimitación temporal de la responsabilidad

31. Un aspecto de gran relevancia en todo contrato de transporte es la delimitación del espacio temporal de responsabilidad del porteador. Siendo la nota esencial del contrato de transporte de mercancías el hecho de que el porteador esté obligado al traslado de mercancías de un lado a otro, en el mismo estado en el que las recibió, es determinante precisar el período en el que es de aplicación el régimen de responsabilidad del porteador: el momento en el que tiene a su cargo las mercancías para el transporte, así como el momento en el que deja de tener el control sobre las mismas. El período del

²⁵ Vid. SÁNCHEZ CALERO, *El Contrato de Transporte ...*, op. cit., pp. 407 y 410.

²⁶ En vista del avance técnico de la navegación marítima, reflejado entre otras muchas cuestiones en la disminución de los riesgos propios del mar, la regulación prevista en las Reglas de Hamburgo y Rotterdam declara al porteador responsable por la pérdida, daño o retraso causado por culpa del porteador, sus dependientes o agentes.

transporte marítimo está limitado al tiempo durante el cual las mercancías están cubiertas por el régimen de la responsabilidad de los porteadores. Una delimitación precisa del transporte marítimo sirve a los intereses de las diferentes partes contratantes para determinar los extremos de la responsabilidad. De un lado, el daño a las mercancías acaecido durante el período establecido para el transporte determina la responsabilidad del porteador. Mientras que los daños a la carga antes y después del período fijo se registrarán por las normas de derecho común. Además, todas las operaciones realizadas durante este período serán consideradas operaciones de transporte marítimo siendo irrelevante si estas operaciones se llevan a cabo en la zona portuaria o en alta mar.

32. La delimitación de la responsabilidad en la Ley Federal Marítima Emirati abarca el período que va desde el momento en que se entrega la mercancía en el puerto de carga y el momento en que lo entrega a la persona que tiene derecho a ellas en el puerto de descarga (art. 275.1). En este sentido, el ámbito temporal de la responsabilidad en la regulación Emirati no sigue el modelo de las Reglas de la Haya Visby. El período de responsabilidad del porteador marítimo en éstas se encuentra regulado en el artículo 1.e) y fija la frontera de la prestación debida al porteador como sigue: “El «transporte de mercancías» comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías hasta su descarga del buque”²⁷. Esto normalmente se interpreta como que el porteador es responsable por el período que cubre el “gancho a gancho”²⁸: momento desde el cual las mercancías son enganchadas en la grúa para su carga hasta su descarga en el puerto de destino. De esta forma queda así el naviero exento de toda responsabilidad por el manejo de la carga en los recintos portuarios, tanto en el puerto de partida como en el de destino del viaje.

33. La delimitación temporal de la responsabilidad del porteador en la legislación marítima emirati sigue en este punto la regulación prevista en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (en adelante, Reglas de Hamburgo), en el que se delimita la responsabilidad del porteador siguiendo el criterio “puerto a puerto”²⁹. El comienzo y fin de la delimitación temporal de la responsabilidad es notablemente más flexible y amplio que el previsto en las Reglas de La Haya Visby. El período de responsabilidad del porteador se determina con relación a dos términos flexibles sometidos a una condición de lugar. Los términos flexibles se refieren, en primer lugar a que el porteador tenga las mercancías bajo su custodia y en segundo lugar que las haya entregado. Como referencia local nos referimos al puerto de inicio del periplo o de destino de las mercancías. La delimitación temporal de este régimen halla su razón última en hacer coincidir la unidad temporal de la responsabilidad del porteador por las mercancías con el período temporal en las que éstas se encuentran a su cargo. De ahí se deduce la responsabilidad del porteador por todas y cada una de las operaciones previas o posteriores a la fase estrictamente marítima del transporte marítimo de mercancías, cuando las citadas operaciones sean llevadas a cabo por el porteador en la zona portuaria con motivo del transporte³⁰.

²⁷ El juez DEVLIN J en el caso *Pyrene Co Scindia Navigation Co*, 1 Lloyds Rep 321, remarcó que: “La aplicación de las normas está determinada por los límites del contrato de transporte por mar y no por ningún límite de tiempo. La función del artículo 1 e) es, creo, sólo para ayudar en la definición de «contrato de transporte». En mi opinión, es una falacia creer que los derechos y responsabilidades en virtud de las Reglas corresponden a un período de tiempo, sino que se atribuyen a un contrato, o parte de un contrato. Digo «parte de un contrato» ya que en un único contrato nos podemos referir tanto a un transporte terrestre como a uno marítimo, y en ese caso es la parte marítima la única parte que entra dentro de las normas que, definen el «contrato de transporte» en el artículo 1 b) –que regula el transporte de mercancías por mar–. Sin embargo, una cláusula apropiada en el conocimiento de embarque podría extender la aplicación de las Normas, por ejemplo a la parte terrestre de un contrato multimodal de transporte”.

²⁸ Período comúnmente conocido como “*tackle to tackle*” siguiendo la terminología inglesa –“*Received on the ships tackle till the time when the goods are unloaded from the ships tackle*”- o “*palan-palan*” en atención a la terminología gala –“*Depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu’à leur déchargement du palan du navire*”-.

²⁹ El artículo 4 de las Reglas de Hamburgo establece que: “La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga”. Claramente una definición más amplia que los términos de las Reglas de La Haya Visby que recordemos delimitaban la responsabilidad “desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque”.

³⁰ *Vid.* D. MORÁN BOVIO, “Los límites del período de responsabilidad del porteador en las Reglas de Hamburgo”, en AAVV, *Estudios jurídicos en Homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Tomo III, Civitas, Madrid, 1996, pp. 3967-3968.

34. La delimitación se realiza conforme a dos criterios, uno temporal y otro geográfico: a) Temporal: desde la recepción de las mercancías, durante el viaje y hasta su entrega. b) Geográfico: entre el puerto de carga y el de descarga. Esta solución de compromiso fue adoptada en las Reglas de Hamburgo con el fin de ampliar el período de responsabilidad por custodia de las mercancías respecto de la delimitación temporal impuesta en las Reglas de La Haya Visby, pero con la limitación de no llegar a interferir en el transporte multimodal³¹. Un sector doctrinal ha puesto de manifiesto que el problema de quién debe realizar la carga-descarga, y la estiba-desestiba no está resuelto en las Reglas de Hamburgo, y en consecuencia dichas precisiones serían extensibles a la regulación emiratí. En primer lugar, porque no se hace referencia expresa a estas operaciones. Y en segundo lugar, porque se realiza una delimitación abstracta de los conceptos de recepción y entrega en las Reglas de Hamburgo que otorga un extenso margen a las partes contratantes para fijar contractualmente el momento en que deben entenderse realizados los actos de recepción y entrega de las mercancías³².

35. En definitiva, la regulación emiratí de la delimitación temporal de la responsabilidad, no opta por una responsabilidad “gancho a gancho” como en las Reglas de la Haya Visby, sino que se decanta por una responsabilidad “puerto a puerto”. En consecuencia, abarca todas las operaciones de desplazamiento que tengan lugar en el puerto, desde la recepción de las mercancías hasta la entrega de las mismas en el puerto de destino.

4. Causas de exoneración

36. Las Reglas de La Haya consagraron la voluntad del legislador de limitar la posibilidad contractual de exonerar al porteador en la mayoría de supuestos, y por eso fijó una regulación de la responsabilidad del porteador marítimo de modo casuístico enumerándose y concretando los supuestos de exoneración o «*excepted perils*» en el artículo 4.2³³ de las Reglas de la Haya Visby³⁴.

³¹ El período de responsabilidad del porteador debatido en las Reglas de Hamburgo abarca desde el momento en el que el porteador tiene las mercancías bajo su custodia en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. El texto del artículo 4 tiene por objeto evitar la interferencia con el transporte multimodal y de limitar la aplicación de las Reglas de Hamburgo al transporte marítimo. Se corresponde con el principio establecido en el artículo 1.6 de que sólo la parte del transporte efectuada por mar está cubierto en las Reglas de Hamburgo. Así, si el transportista marítimo se hace cargo de la mercancía en un lugar interior, los introduce en sus contenedores y los lleva por ferrocarril, carretera o vías navegables a su barco en el puerto, las Reglas de Hamburgo no se aplican hasta la llegada de la mercancía al puerto donde el barco se está cargando. *Vid.* UNCTAD, *The economic and commercial implications of the entry in force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention*, United Nations Publications, New York, 1991, pp. 105-106.

³² *Vid.* F.C. LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico de la carga y descarga en el transporte de mercancías (Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal)*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2005, pp. 197-198.

³³ *Vid.* J. M. RUIZ SOROA, S. ZABALETA SARASUA, M. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2007, p. 446; GRÖNFORS, “Introduction”, *op. cit.*, pp. 26-30.

³⁴ El catálogo enumerativo de los supuestos en los que el porteador no responde se encuentra regulado en el artículo 4.2 de las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby, apartados del *a)* al *q)*, en los que siguiendo la tradición jurídica del *common law* se establece que: «Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan: a) De actos de negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o del personal destinado por el porteador a la navegación o al manejo del buque; (b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador; (c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables; (d) De un “acto de Dios”; (e) De hechos de guerra; (f) Del hecho de enemigos públicos; (g) De detención o embargo por soberanos, autoridades o gentes o de embargo judicial; (h) De restricción de cuarentena; (i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o presentante; (j) De huelgas o *lock-outs* o de trabas impuestas total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea; (k) De motines o perturbaciones civiles; (l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar; (m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes del vicio inherente; (n) De una insuficiencia de embalaje; (o) De una insuficiencia o imperfección de las marcas; (p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable; (q) De cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o empleados del porteador; pero la carga de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella le corresponderá demostrar que ni la falta personal ni el hecho del porteador ni la falta o el hecho de los agentes o empleados del porteador, han contribuido a la pérdida o al daño. En resumen, las causas de exoneración del artículo 4.2 RH(V) se agruparían en un total de 3 categorías siguiendo nuestra tradición jurídica, concretamente: a) Caso fortuito b) Hechos relativos a las cosas o al embalaje de las mismas. c) Hechos imputables al destinatario o al cargador de las mercancías.

37. La Ley Federal Marítima Emirati, reproduce casi en su integridad la regulación de las Reglas de la Haya Visby. El catálogo enumerativo de los supuestos en los que el porteador no responde se encuentra regulado en el artículo 275.1 de la legislación emirati, apartados del *a)* al *s)*, en el que se establece que: “El porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos [...] a menos que se demuestre que dicho daño o destrucción se debió a una de las causas siguientes: a) La innavegabilidad del buque, pero a condición de que el transportista pruebe que cumplió las obligaciones establecidas en el artículo 272³⁵; b) Errores de navegación o en la gestión del buque por parte del capitán, la tripulación, los pilotos u otros trabajadores marítimos; c) Fuego³⁶, a menos que ocurra lo mismo a través del acto o falta del porteador; d) Peligros del mar u otras aguas navegables, o peligros o accidentes de los mismos; e) Actos de Dios; f) Los peligros de la guerra; g) Actos de enemigos públicos; h) Cualquier detención o restricción por parte de un poder, Estado o personas o detención judicial; i) Restricciones de cuarentena; j) Cualquier huelga o despido, o cualquier otro obstáculo que impida la continuación total o parcial de la obra; k) Agitación y conmociones civiles; l) Cualquier acto u omisión por parte del remitente o del dueño de las mercancías o de su agente o representante; m) El déficit de volumen o peso o cualquier otro déficit resultante de un defecto latente o de la naturaleza particular de las mercancías o de cualquier defecto inherente al mismo; n) Insuficiencia de los envases; o) Insuficiencia o imperfección de las marcas distintivas de las mercancías; p) Salvamento o intento de salvamento de personas o bienes en el mar; q) Defectos latentes no detectables por examen ordinario; r) Cualquier desvío de ruta en el curso del rescate o intento de rescate de personas o bienes en el mar o cualquier otra desviación por causa razonable; s) Cualquier otra causa que no se derive del incumplimiento del transportista o de los que trabajen bajo su cargo o su representante. La carga de la prueba recaerá en la persona que alegue tal causa para demostrar que ningún incumplimiento de tales personas fue decisivo para causar la pérdida o el daño”.

38. La lista de peligros exceptuados comienza a diferencia de la prevista en las eximiendo de responsabilidad al porteador en aquellos casos en los que el porteador pruebe efectivamente que la innavegabilidad del buque no se debe a su acción u omisión. Se exige para ello al porteador que pruebe que cumplió las obligaciones establecidas en el artículo 272, esto es, que ejercitó la debida diligencia para que el buque se hallara en condiciones de navegabilidad antes de zarpar y al comienzo de un viaje, acondicionándolo y equipándolo adecuadamente. Preparando a su vez, las bodegas, cámaras frigoríficas y otras partes del buque para recibir, transportar y conservar las mercancías.

39. Finalmente, la legislación emirati, otorga un carácter inderogable al sistema de responsabilidad del porteador a favor del cargador en su artículo 278, como hicieran las Reglas de la Haya Visby su artículo 3.8³⁷, de forma que tan sólo las causas de exoneración que enunciamos anteriormente son admisibles. Bajo ambas regulaciones, sólo esas causas y no otras pueden dar lugar a la exoneración de responsabilidad, puesto que el propio Convenio declaró la nulidad de todas aquellas que pretendieran reducir o atenuar la responsabilidad del porteador³⁸.

³⁵ *Vid.* artículo 4.1 RHV.

³⁶ La sentencia del Caso 1/99, de la Corte de Casación de Dubai de 27 de febrero de 1999, trató un supuesto de mercancía dañada por un incendio, siendo concausa del daño una defectuosa estiba de las mercancías transportadas. El tribunal declaró responsable al porteador por los daños causados a las mercancías debido a que éstos se originaron a causa de la mala estiba de las mercancías dentro del buque; a pesar de que de acuerdo al artículo 275. 1 *c)* el porteador no pueda ser declarado responsable por los daños causados a las mercancías por el fuego, salvo que se pruebe que el porteador (o uno de sus dependientes) lo causara efectivamente. *Vid.* R. PRICE, E. AL TAMINI, *United Arab Emirates Court of Cassation Judgments 1998-2003*, Brill, Leiden-Boston, 2005, pp. 155-158.

³⁷ Artículo 3.8 RH(V): “Cualquier cláusula, Convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en conexión con, las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz. Igualmente será nula toda cláusula que ceda al transportador el beneficio seguro o cualquier similar, la que será considerada como una cláusula que libera al transportista de su responsabilidad”.

³⁸ *Vid.* F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de La Haya*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2000, pp. 356-358.

5. Carga de la prueba

40. Todos los que hayan aplicado alguna vez el Derecho en la vida real saben que, en la práctica, más importante que saber de “qué” se responde es el determinar “quién tiene que probar” la diligencia o casualidad del hecho dañoso. La “carga de la prueba” es tan relevante como el fundamento de la responsabilidad, y por eso todos los sistemas normativos se han ocupado de esta cuestión con detalle. Como regla general, en el transporte marítimo es el porteador quien tiene que probar que la pérdida, daño o retraso son debidos a causas fortuitas. Dicho de otra forma, el porteador responde salvo que pruebe el caso fortuito o la ajenidad del hecho que motivó la pérdida, daño o retraso. A quien reclame, eso sí, le compete demostrar la realidad de esa pérdida, daño o retraso, y que se han producido durante el periodo en que la mercancía es responsabilidad del porteador. Esta regla general se mantiene en la regulación emiratí, por lo tanto, el porteador será el sujeto obligado a probar que la causa real y efectiva del daño es subsumible dentro de uno de los casos de exoneración (art. 275.1); mientras que el sujeto perjudicado deberá probar que el daño o pérdida efectivamente causado provinieron de la falta del porteador o de sus dependientes por motivos distintos a la navegación o gestión del buque (art. 275.2).

41. Legalmente, no existe ninguna regla que extienda a agentes del porteador, o terceros independientes que hayan actuado bajo sus órdenes, las causas de exoneración del porteador. Sin embargo, esta extensión podría pactarse en una cláusula contractual (Cláusula Himalaya³⁹). Por supuesto, los agentes del porteador o terceros empleados por él podrán ser declarados responsables además en caso de que su propia actuación haya sido negligente o dolosa”.

6. Protestas y plazo de ejercicio de la acción

42. El derecho a demandar recae en el titular legítimo del conocimiento de embarque, es decir: el destinatario nombrado en el conocimiento de embarque (art. 257. 2 a); el último endosatario, si el conocimiento de embarque se hace a la orden; o, si el conocimiento de embarque es a favor del titular, el titular del mismo (art. 264).

43. En aquellos casos en que las pérdidas o los daños resulten aparentes, el destinatario deberá otorgar al porteador o a su agente aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por las mercancías en el puerto de descarga antes o durante la entrega de las mercancías. De lo contrario, se presumirá que se han entregado en la condición establecida en el conocimiento de embarque. En el caso de que la pérdida o el daño no fuesen aparentes deberá dar aviso a los tres días laborales siguientes (art. 282 en el que se fija el mismo plazo que en las Reglas de La Haya Visby). Resulta llamativa la ausencia de previsión acerca del aviso escrito en caso de retraso detallando los daños sufridos por las mercancías. La presentación de la notificación escrita no será necesaria en aquellos supuestos en los que las mercancías hayan sido inspeccionadas en el momento de la entrega, en presencia del transportista o de su representante y de la persona que recibe la mercancía. Esta obligatoriedad de dar aviso por escrito a modo de denuncia de la pérdida o daños sufridos, sigue la estela del artículo 3.6 RHV; a través de esta temprana notificación se pretende evitar que se trate de imputar daños o pérdidas ajenas a la responsabilidad del porteador.

44. El plazo de ejercicio de acciones será de un año computado desde el momento de la entrega de las mercancías o desde el momento en que las mercancías deben haber sido entregadas (art. 287).

45. Además, la Ley Federal Marítima presenta una especialidad al prever dos supuestos más en los que las reclamaciones no serán aceptadas en caso de plantearse en ausencia de motivo legítimo. De

³⁹ La “cláusula Himalaya” toma su denominación tras el caso *Adler v. Dickson* (“The Himalaya”), (1954) 2 Lloyd’s Rep, (1955) 1 QB 158 (1). Es aquella insertada en los conocimientos de embarque que tiene como finalidad extender a terceros concretos (dependientes, encargados o los agentes del porteador y los auxiliares independientes empleados por él) el beneficio de las exenciones, las limitaciones y otros derechos y acciones derivadas del conocimiento de embarque propios del porteador. Los beneficiarios de la protección Himalaya son sujetos que intervienen en el transporte marítimo de mercancías y que se pueden beneficiar de las exoneraciones y limitación de la responsabilidad de la que goza el porteador.

un lado, las reclamaciones contra terceros por parte de personas contra las que se haya formulado una reclamación, transcurridos noventa días desde la fecha en que la reclamación se haya formulado contra él o desde la fecha en que haya pagado la indemnización, aun cuando el plazo de un año haya expirado. Y de otro lado, en las reclamaciones de cantidad satisfechas de otro modo al legalmente previsto, después del vencimiento de un período de un año a partir del día en el cual la persona que busca la indemnización es conocedora de su derecho a reclamar.

7. La limitación de la responsabilidad

46. Una de las características principales de la regulación de la responsabilidad del porteador, y en especial del porteador marítimo, es el beneficio de limitar su responsabilidad en caso de daños, pérdidas o retraso en la entrega de las mercancías. La limitación de la deuda indemnizatoria en la Ley Federal Marítima Emirati se prevé en términos similares a los regulados en las Reglas de La Haya Visby, al prever dos sistemas para la limitación de la deuda indemnizatoria. De un lado, conforme al valor de las mercancías que figure en el conocimiento de embarque, que podrá ser en una cuantía superior a la legalmente establecida convencionalmente. Y, de otro lado, conforme a la fijación de una determinada cantidad calculada por bulto, unidad o peso (art. 276).

47. Para la determinación de la cuantía indemnizatoria conforme a la declaración prevista en el conocimiento de embarque es necesaria la concurrencia de dos presupuestos. En primer lugar, es necesaria una declaración de valor previa al embarque de las mercancías y debe especificar la naturaleza y valor de las mismas. En segundo lugar, se exige que tal declaración se inserte en el conocimiento de embarque (art. 276.3). Además, se exige que la declaración de valor realizada por el cargador no sea conscientemente falsa, puesto que de ser así el cargador perdería cualquier derecho de indemnización considerándose a su vez la declaración inexacta del valor de las mercancías como un incumplimiento grave del contrato por parte del cargador. La citada declaración constituirá presunción de veracidad, pero no obliga en todo caso al porteador, ya que podrá impugnarla demostrando que representa un menor valor real (art. 276.3). Por otro lado, en aquellos supuestos en los que el *container* no sea propiedad o no haya sido facilitado por el porteador y se pierda o destroce será considerado como una unidad independiente.

48. Es un hecho que para el porteador conocer con certeza el valor de las mercancías declaradas por el cargador es muy complejo por lo que podrá rechazarla al no recoger expresamente en el conocimiento de embarque el valor de las mismas, o en el caso de constar dicha declaración de valor, podrá hacer constar algún tipo de reserva para limitar el efecto probatorio del conocimiento de embarque.

49. Por otro lado, a falta de valor declarado, el límite indemnizatorio legalmente previsto será para las pérdidas o daños a las mercancías de diez mil dirhams por bulto o unidad, o la suma de treinta dirhams por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose de ambos límites el más elevado (art. 276.1)⁴⁰. Si se utilizaran contenedores, bandejas de carga u otros medios de transporte similares para agrupar la carga, cualquier bulto o unidad que se hubiere enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de transporte será considerado como un bulto o unidad a los efectos de esta regla; de lo contrario, serán considerados como un solo bulto o unidad (art. 276.2).

50. A diferencia de lo que ocurre con el valor declarado en el conocimiento de embarque, el límite legal opera como límite máximo de resarcimiento, pero no como parámetro para fijar la indemnización máxima en caso de daño o pérdida parcial de las mercancías, puesto que el porteador y el cargador podrán fijar una indemnización más alta que la legalmente prevista (art. 276.4). Resulta llamativo sin embargo que pese a regular la responsabilidad por retraso en su articulado como planteamos con

⁴⁰ Frente al límite establecido en las Reglas de la Haya Visby para las pérdidas o daños a las mercancías de 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose de ambos límites el más elevado.

anterioridad, no exista previsión legal expresa en la que se determine la cuantía indemnizatoria debida en estos supuestos.

51. El régimen de responsabilidad se configura como una regulación beneficiosa para el porteador, que de la misma manera que en la normativa que regula el transporte marítimo internacional de mercancías y la de otros medios de transporte (aunque no bajo los mismos términos) limita su responsabilidad. Sin embargo, esta limitación de la responsabilidad no opera en cualquier caso, ya que en aquellos supuestos en los se pruebe que los daños, pérdidas o el retraso han sido causados por el porteador (o sus auxiliares) intencionadamente, o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad, el porteador (o sus auxiliares) no podrá beneficiarse la limitación (art. 282, que sigue el mismo criterio que las Reglas de La Haya-Visby)”.

52. Con relación a la limitación de responsabilidad por créditos marítimos, es necesario señalar que el 4 de agosto de 1997, en virtud del Decreto Federal N° 118 de 1997, los Emiratos Árabes Unidos se adhirieron al Convenio de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad por reclamaciones marítimas (“LLMC 1976”). Sin embargo, la adhesión no hacía referencia alguna al Protocolo de 1996 que modificó dicho Convenio, pese a que la citada adhesión era posterior a dicho Protocolo.

53. Esto ha sido la causa de cierta confusión, ya que técnicamente debería aplicarse la modificación más reciente del Convenio. Esta cuestión ha sido planteada en numerosas ocasiones al Ministerio de Justicia para su aclaración, pero en la actualidad no se ha recibido ninguna respuesta, puesto que no tienden a revertir rápidamente las consultas de esta naturaleza. Por otro lado, esta cuestión fue planteada al Tribunal de Casación de Dubai en 2008, y trató de resolver las dudas confirmando que el LLMC de 1976 tenía fuerza de ley en los Emiratos Árabes Unidos y a su vez reconoció el derecho del acusado a limitar la responsabilidad (sujeto a que un reclamante aportara pruebas para derrotar ese derecho). Por lo tanto, el tribunal de Dubai admitió que regía el texto de 1976, pero sin las enmiendas de 1996. Sin embargo, ante la ausencia de un sistema de precedentes (y hasta que los arts. 138-142 de la Ley Marítima Emirati no sean derogados), la cuestión sigue sin resolverse.

54. De hecho, hasta que se apruebe un nuevo decreto o el Ministerio de Justicia aclare la posición, se aplicará la limitación original de LLMC 1976. En la práctica, los letrados en EAU se han visto obligados a confiar en la Convención de 1976 (sin las enmiendas de 1996 -o ahora de 2012-). En consecuencia, un buen número de propietarios de buques preferiría la jurisdicción de los Emiratos Árabes Unidos para aprovechar el beneficio de la limitación de 1976 en contraposición a la de 1996 o 2012.

55. Dicho esto, la responsabilidad de demostrar el derecho a confiar en el LLMC 1976, está totalmente en el acusado. Pueden invocar el artículo 2, apartado 1, letra a), de la LLMC de 1976, que permite limitar la responsabilidad en los siniestros relativos a pérdidas o daños materiales (incluidos los daños a obras portuarias, cuencas y cursos de agua y ayudas a la navegación) ocurridos a bordo o en conexión directa con el funcionamiento del buque o con operaciones de salvamento, y las pérdidas consecuentes resultantes de ello. La identificación de “daños a la propiedad [...] que se producen a bordo o en conexión directa con el funcionamiento del buque” es bastante amplia y podría considerarse claramente que incluye la colisión si se apoya correctamente).

8. Transportes especiales

56. La Ley Federal Marítima emiratí prevé en su regulación un tratamiento especial a una serie de transportes, tal y como pasaremos a especificar a continuación. En primer lugar, se establece que si el buque está cargado con mercancías peligrosas, inflamables o explosivas, se faculta al porteador a retirar las mercancías del buque, destruirlas o eliminar el peligro que causan sin proporcionar ninguna compensación al cargador si demuestra que él no consentía su carga a bordo a pesar de que conocía su tipología o naturaleza (art. 271). Además, en estos supuestos el cargador será responsable de las pérdidas y daños

que surjan directa o indirectamente de las mercancías que se cargan en el buque. Si las mercancías de este tipo se cargan en el buque con el conocimiento y el consentimiento del porteador y se convierten en un peligro para el buque o la carga, estará permitido que se descarguen del buque, se destruyan o el peligro sea eliminado por el porteador sin responsabilidad sobre él, sino con respeto a las disposiciones de la media general, si procede.

57. Por otro lado, si el capitán encuentra a bordo del buque y antes de navegar cualquier mercancía no mencionada en el conocimiento de embarque o respecto de la cual las indicaciones dadas son contrarias a la verdad, estará autorizado para descargar dichas mercancías del buque en el lugar de carga o permitirá que permanezcan en el buque a cambio del pago de un flete más elevado pagadero por las mercancías de ese tipo en dicho lugar, sin perjuicio de cualquier indemnización que pudiera devengarse. En el caso de que dichas mercancías se encuentren durante la travesía, el capitán podrá ordenar que sean arrojadas al mar si estima que pueden causar daños al buque o a otras mercancías cargadas en él, si el transporte de las mismas puede suponer el pago de multas, o si su exportación este prohibida por ley (art.285). Cabe señalar que las previsiones anteriormente citadas no son derivadas de la legislación prevista en las Reglas de la Haya Visby.

58. En segundo lugar, con relación al transporte sobre cubierta se establece que, a excepción de la navegación costera, no se permite al porteador o a su representante cargar mercancías en la cubierta del buque, a menos que el cargador lo consienta por escrito o exista una costumbre que permita el transporte de ese modo en el puerto de carga (art. 273). El tratamiento otorgado al régimen del transporte sobre cubierta es una materia que ha experimentado una gran evolución desde sus comienzos hasta el día de hoy⁴¹; ha pasado de estar estrechamente relacionado con la estiba o navegabilidad del buque⁴², al consentimiento de transportarlo de ese modo a través de cláusulas contractuales, hasta la admisión de esta práctica con ciertas condiciones reguladas en los instrumentos convencionales que se ocupan del

⁴¹ Con anterioridad a la adopción de las Reglas de La Haya, era habitual realizar el transporte de ciertas mercancías sobre cubierta, por lo que en esos casos no quedaba constancia alguna en el conocimiento de embarque de que el transporte se realizaba de ese modo. Sin embargo, salvo costumbre en contrario, un cargador o receptor de mercancías que recibía las mercancías bajo un conocimiento de embarque limpio daba por hecho que las mercancías se transportan bajo cubierta. Se trata de un principio básico del transporte marítimo de mercancías que un conocimiento de embarque limpio, tanto antes de la adopción de las Reglas de La Haya como después, conlleva que la carga de las mercancías se realiza bajo cubierta. No hay ninguna disposición en ningún instrumento legal que así lo determine expresamente, pero se trataría de una regla implícita en la obligación del artículo 3.2 de realizar una estiba apropiada de las mercancías por entenderse que es el modo más seguro en el que estas son transportadas. Si bien es cierto que puede darse el caso en el que las circunstancias del transporte en concreto (p. ej., si ha entrado agua en las bodegas) obliguen al porteador a transportar las mercancías sobre cubierta para garantizar la indemnidad de las mismas. El cargamento que en el contrato de transporte se declara sobre cubierta queda expresamente excluido de la aplicación de las Reglas de La Haya (Visby) en su artículo 1 c).

La consecuencia de insertar en el conocimiento de embarque una anotación o cláusula en la que se establezca que las mercancías se transportan sobre cubierta es que las Reglas no son de aplicación, y unido a ello el porteador podrá insertar en el conocimiento de embarque cualquier estipulación que estime oportuna pudiendo quedar exento contractualmente de toda responsabilidad por pérdida o daño a las mercancías transportadas sobre cubierta. Evidentemente, podrá pactar cualquier cosa que no se le permita bajo la regulación de las Reglas, puesto que éstas no son de aplicación, pero aun así no queda eximido de la obligación de actuar de manera diligente y adecuada con relación a la carga-descarga, estiba-desestiba y cuidado de las mercancías.

En el caso de que se transporten las mercancías sobre cubierta y no se haya plasmado en el conocimiento de embarque, nos encontraremos ante un supuesto de incumplimiento contractual y el porteador será responsable de cualquier pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías que hayan acaecido durante el período en el que las mercancías están en cubierta. El transporte sobre cubierta en ningún caso podrá ser considerado como una estiba adecuada de las mercancías, ni podrá afirmarse que el porteador ha cumplido con la obligación del artículo 3.2 en la que se le exige que “proceda de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas”. En consecuencia, el porteador no podrá alegar en su defensa las disposiciones del artículo 4.2 a) y q), en las que el porteador quedaría exonerado de responsabilidad por la pérdida o daños que provengan de: a) De actos, negligencia o falta del capitán, marinero o práctico o del personal destinado por el porteador a la navegación o manejo del buque. q) De cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del porteador, de los agentes o empleados del porteador.

⁴² En el derecho americano, el transporte sobre cubierta recibe el mismo tratamiento un incumplimiento contractual por desvío de la ruta pactada; en concreto y por las diferencias más que evidentes entre ambas se trata como una “*quasi-deviation*”. Vid. J.F. WHITEHEAD, “Deviation: Should the doctrine apply to on-deck carriage?”, *6 Mar. Law.* 37, 1981, pp. 37-49.

transporte marítimo de mercancías⁴³. Además, la legislación emiratí precisa que la regulación sobre la responsabilidad de porteador prevista en la Legislación Federal Marítima no es de aplicación a la mercancía que, según lo pactado, deba ser transportada en cubierta y sea transportada de ese modo, ni al transporte de animales vivos (art. 284).

59. En tercer lugar, la Ley emiratí faculta a las partes contratantes para pactar disposiciones de responsabilidad contrarias a las establecidas en los artículos anteriormente citados, en relación con la navegación costera y también en otros tipos de navegación si la naturaleza de las mercancías que se han de transportar o las condiciones de embarque son excepcionales y por lo tanto, las condiciones en las que debe realizarse el transporte son tales que justifican la celebración de un contrato especial a este respecto. La validez de tales pactos dependerá de los cuatro siguientes aspectos: Primero, no debe ser contrario al orden público. Segundo, no debe relacionarse con el cuidado que deben ejercer los empleados o agentes del transportista o su diligencia en relación con la carga, el almacenamiento, el apilamiento, el transporte, la conservación y el cuidado de las mercancías transportadas en el mar o su descarga. Tercero, no debe expedirse un conocimiento de embarque. Cuarto, el pacto deberá redactarse sobre un recibo no negociable en el que se prevean las indicaciones para el transporte (art. 280).

III. Nuevos horizontes

El borrador de la nueva regulación marítima

60. La regulación marítima de Emiratos Árabes Unidos, se encuentra en un proceso de modernización y adaptación desde 2010, siendo los objetivos principales para Emiratos Árabes Unidos el

⁴³ El transporte de mercancías sobre cubierta queda expresamente regulado en las Reglas de Hamburgo. Pese a la ausencia de definición expresa de qué debe ser entendido como transporte sobre cubierta, o referencia a tal concepto dentro de la definición de “mercancías” del artículo 1.5, tales Reglas se ocupan de la regulación del transporte de mercancías sobre cubierta en su artículo 9. En el primer apartado de dicho precepto se le permite al porteador el transporte de mercancías sobre cubierta bajo unas condiciones, y las excepciones a tal facultad se van detallando a lo largo del artículo. El transporte de mercancías sobre cubierta queda dentro del ámbito de aplicación de las Reglas de Hamburgo si el porteador así lo ha convenido con el cargador, o si así lo exigen los usos del comercio o disposiciones legales relativas a la carga a transportar (artículo 9.1). En los casos en los que el porteador y cargador hayan acordado el transporte sobre cubierta, el porteador deberá realizar una declaración en la que se ponga de manifiesto esta situación bien en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que sirva como contrato de transporte marítimo. En el caso de que no se efectúe tal declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un contrato de transporte de mercancías sobre cubierta, pero tal acuerdo no podrá ser invocado válidamente contra un tercero, incluido un consignatario que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe, (art. 9.2). Las consecuencias de transportar las mercancías sobre cubierta contraviniendo las previsiones legales establecidas en las Reglas o cuando el porteador no puede invocar ningún tipo de acuerdo (no obstante pueda probar que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus resultados) será la declaración de responsabilidad del porteador por la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías que provengan de esta modalidad de transporte. El alcance de la responsabilidad del porteador será determinado caso por caso de conformidad a lo dispuesto en el artículo 6 relativo a la «Limitación de la responsabilidad» o en el artículo 8 “Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad” (art. 9.3). En cualquier caso, si se efectúa el transporte de las mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador bajo los términos del artículo 8 (art. 9.4).

El texto de la disposición que regula la limitación de la responsabilidad recuerda al de las Reglas de La Haya Visby, con un matiz de dificultosa prueba para el demandante. El demandante deberá probar que el porteador causó el perjuicio intencionalmente –tal y como establecen las Reglas de La Haya-Visby– o que actuó de manera imprudente con el conocimiento de que tal pérdida, daño o retraso en la entrega sucedería.

Las Reglas de Rotterdam prevén un especial y complejo mini-régimen con relación a las mercancías transportadas sobre cubierta en el que se establecen unas normas especiales en torno a la responsabilidad del porteador. En la regulación prevista en el artículo 25, se permite el transporte de mercancías sobre cubierta de un buque en tres casos: a) Cuando así lo exige alguna normativa aplicable. b) En aquellos casos en los que las “mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos” [art. 25.1.b) RR]. c) Cuando el transporte sobre cubierta se hace “conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico” [art. 25.1.c) RR]. Cualquier otra razón o motivo alegado para realizar el transporte sobre cubierta sería injustificado y supondría un incumplimiento contractual que activaría las reglas de responsabilidad especialmente previstas en el artículo 25.3 RR.

impulsar el comercio local y extranjero, así como preservar el medio ambiente, garantizar la seguridad de los buques y las vidas, y el desarrollo de la flota moderna eficiente.

61. En concreto, el Consejo Federal Nacional en su séptima sesión, el 25 de enero de 2011, revisó una respuesta escrita del teniente general Sheikh Saif bin Zayed Al Nahyan, viceprimer ministro y ministro del Interior, a una moción planteada por el miembro del Consejo Federal Nacional Sultán Saqr Al Suwaidi, mediante la cual se aprobó el Proyecto de Ley Federal sobre “Derecho marítimo” después de un debate y revisión de sus 433 artículos con el Jeque Hamdan bin Mubarak Al Nahyan, Ministro de Obras Públicas, Presidente de la Autoridad Nacional de Transporte y Presidente del Consejo Nacional de Medios. Durante la sesión el Consejo Federal Nacional recomendó que se hiciera más hincapié en la capacitación de los jueces en el campo del derecho marítimo y que se promulgaran los reglamentos del proyecto de ley para que estuvieran listos cuando la ley entrara en vigor. Afirmando en este sentido el Jeque Hamdan que los reglamentos ejecutivos estaban listos y que se presentaría en breve al Gabinete⁴⁴.

62. A pesar de que el “Proyecto de Ley Marítima” de EAU estuviera muy avanzado en 2011, por motivos que escapan de nuestro conocimiento no ha sido hasta 2017 cuando se ha vuelto a impulsar dicho proyecto, que se prevé que se materialice a finales del presente año al encontrarse en la actualidad en segunda fase y declararse el interés nacional en la materia. Sobre esta cuestión se tuvo conocimiento concretamente el 5 de abril de 2017, en el seno del Congreso que tuvo lugar en el Centro Emirati para el Arbitraje Marítimo (EMAC), en el que se reunieron grandes figuras del derecho marítimo emiratí y empresarios. Lamentablemente no podemos entrar a valorar el contenido del Proyecto puesto que solo tienen acceso al mismo unos pocos privilegiados.

63. Entre las razones aducidas en pro de la necesidad de modernizar el derecho marítimo emiratí, además de la necesaria adaptación de la legislación a la realidad de la industria naviera, se dieron razones de índole económica al afirmar que sólo un 9 por ciento de la cantidad total (75 millones de dólares anuales) que genera la industria marítima en EAU permanece en Emiratos. En ese sentido, se manifestó la necesidad de que el dinero permaneciera en el país con el fin de crear nuevas oportunidades en el mismo. Por otro lado, se hizo especial hincapié en que la Ley vigente de los EAU no alentaba a los armadores nacionales de los Emiratos Árabes Unidos o internacionales que registraran sus buques en EAU, situación que se prevé que cambie con la entrada en vigor de la nueva Ley⁴⁵.

1. Postura de los Emiratos Árabes Unidos frente a la regulación Convencional en materia de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías

64. El transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque se encuentra regulado en la actualidad por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924, que fue modificado posteriormente por los Protocolos Modificatorios de 1968 y 1979 respectivamente. Y por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 31 de marzo de 1978 (“Reglas de Hamburgo”, en adelante RHamb).

65. Desde la perspectiva del mundo árabe cabe señalar que son pocos los países miembros de los Convenios Internacionales de Transporte de mercancías por vía marítima. Sólo Argelia y Kuwait son

⁴⁴ Comunicación del “Federal Transport Authority – Land&Marine” en <http://fta.gov.ae/en/2011/01/23/federal-national-council-approves-the-draft-maritime-law/>; <http://www.emirates247.com/news/emirates/fnc-approves-draft-maritime-law-for-uae-2011-01-25-1.346868>.

⁴⁵ Vid. A. STAPLES, “Draft maritime law intended to boost UAE maritime sector”, <http://gulfnnews.com/business/sectors/shipping/draft-maritime-law-intended-to-boost-uae-shipping-sector-1.2005723>. Noticia de la que a su vez se han hecho eco en distintas páginas webs : <http://www.emac.org.ae/en/Resources/MediaCentre/NewsDetails?NewsID=45> ; <http://www.theoath-me.com/uaes-new-draft-maritime-law-discussed/> ; <http://www.marasinews.com/top-news/emac-addresses-uae%E2%80%99s-new-draft-maritime-law/> ; <http://globalsupplychainforum.com/draft-maritime-law-intended-to-boost-uae-shipping-sector/> (consultado el 17 de junio de 2017).

parte de las Reglas de la Haya. Egipto y Líbano fueron parte de las Reglas de la Haya Visby hasta que las denunciaron para pasar a ser parte de las Reglas de Hamburgo. Afirmación que podría hacerse extensible a Siria a pesar de que su denuncia no se ha reportado⁴⁶. Mientras que las Reglas de Hamburgo son de aplicables en Egipto, Líbano, Jordania, Túnez y Marruecos. La mayoría de los países árabes han optado por relegar la regulación del transporte marítimo de mercancías a su regulación nacional a pesar de ser una materia *per se* internacional. Es el caso de Emiratos Árabes Unidos, que pese no haber ratificado ningún convenio presenta una regulación convencional influenciada por las Reglas de la Haya.

66. Como queda señalado, los Emiratos Árabes Unidos no son parte de las Reglas de la Haya, Haya Visby ni Hamburgo. Mas, ¿cuál es la postura frente al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo o Reglas de Rotterdam? El 24 de enero de 2008, el Grupo de Trabajo III de UNCITRAL dio por finalizado su trabajo, quedando el proyecto de Convenio a la espera de su discusión y posterior aprobación por la Comisión de UNCITRAL⁴⁷. Hecho que tuvo lugar coincidiendo con el 41º período de sesiones celebrado en Nueva York. En el seno de la Sexta Comisión de Asuntos Jurídicos de la Asamblea General, se adoptó la resolución aprobatoria del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (“Reglas de Rotterdam”, en adelante RR). La ceremonia oficial de firma tuvo lugar en la ciudad holandesa que da nombre al Convenio (Rotterdam) el 23 de septiembre de 2009⁴⁸.

67. Las Reglas de Rotterdam son el fruto de un largo proceso⁴⁹ en el que se intenta sustituir las Reglas preexistentes, respondiendo así a las nuevas necesidades del transporte marítimo de mercancías⁵⁰. En su texto se establece que los países que suscriban y ratifiquen las Reglas de Rotterdam deberán denunciar simultáneamente el régimen internacional al que se hubieran adherido, Reglas de la Haya Visby o Reglas de Hamburgo (art. 89.1 y 2 RR). En este punto se manifiesta la vocación de uniformidad centenaria del transporte marítimo de mercancías. Las Reglas ofrecen un marco jurídico en el que se tienen en cuenta novedades tanto tecnológicas como comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde la adopción de las Reglas de la Haya Visby o de las Reglas de Hamburgo. Concretamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta⁵¹, y la aparición de los documentos electrónicos de transporte.

⁴⁶ *Vid.* CMI Yearbook 2009, p. 443 y 448.

⁴⁷ *Vid.* A. DIAMOND, “The next sea carriage Convention?”, *LMCLQ* 289-446, Parte 3ª, 2008, pp. 135-187. El autor realiza un análisis detallado del borrador presentado y cuestiona hasta qué punto la Comisión está realizando una labor en pro del transporte marítimo internacional de mercancías. Con posterioridad, Francesco BERLINGIERI analiza el artículo de Anthony DIAMOND en: F. BERLINGIERI, “Revisiting the Rotterdam Rules”, *LMCLQ*, 585, 2010, pp. 583-639.

⁴⁸ Dieciséis países (Congo, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Polonia, Senegal, Suiza y Togo) expresaron oficialmente su apoyo al nuevo Convenio de las Naciones Unidas. Sin embargo, es llamativa la ausencia del Reino Unido, país con una extensa tradición marítima, China superpotencia emergente en la que el transporte marítimo de mercancías cobra cada día mayor importancia o Australia que pese a haber participado en las negociaciones de las Reglas ni siquiera llegó a firmarlas.

⁴⁹ Sobre el origen de las Reglas de Rotterdam y la evolución normativa de la responsabilidad del porteador marítimo en las Reglas de la Haya, Haya-Visby, Reglas de Hamburgo, Reglas de Rotterdam y Ley de Navegación Marítima Española (Ley 14/2004, de 24 de julio), *vid.* S. BADIOLA COCA, *La responsabilidad del porteador marítimo en las Reglas de Rotterdam*, (Tesis Doctoral inédita), Departamento de Derecho Privado, Internacional y de la Empresa, Universidad de Navarra.

⁵⁰ Han manifestado su total apoyo a las Reglas de Rotterdam entre otras las siguientes Organizaciones Marítimas Internacionales: a) El Comité Marítimo Internacional (http://www.UNCITRAL.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/CMI_endorsment_17October2008.pdf) b) La National Transportation League (http://www.UNCITRAL.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules7NITL_endorsment_5May2009.pdf) c) La Comisión de transporte y Logística de la Cámara de Comercio Internacional (http://www.UNCITRAL.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ICC_statement_27May2009.pdf) d) La Asociación de Armadores de la Unión Europea (http://www.UNCITRAL.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf) (consultadas el 28 de marzo de 2017).

⁵¹ A diferencia de sus antecesores, especialmente de las Reglas de la Haya Visby, regula la responsabilidad en los trayectos “house to house” o “door to door”, respondiendo a las necesidades comerciales vigentes, en las que un sistema de responsabilidad “port to port” o “tackle to tackle” es insuficiente en cuanto a soluciones integrales para la realidad de las operaciones de comercio internacional y el equilibrio que debe existir entre cargadores y transportistas.

68. En referencia a la cuestión más relevante del contrato de transporte, la responsabilidad del porteador marítimo, debemos resaltar que en las Reglas de Rotterdam esta materia adquiere una mayor relevancia por regular el transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. El Convenio brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte (aéreo, terrestres por carretera o ferrocarril o por vías navegables interiores), hecho que supone un gran avance frente a sus predecesoras al uniformizar el régimen de transporte internacional de mercancías. Con la única excepción en cuanto a la uniformidad normativa de los contratos “puerto a puerto”.

69. El texto profuso y extenso de las Reglas de Rotterdam ha sido elogiado⁵² y denostado⁵³ por parte de los propios técnicos para la redacción de las Reglas. A nuestro juicio entendemos que pese a representar con carácter general una mejora en la regulación de la responsabilidad del porteador, adolece de graves deficiencias o incluso errores en su regulación que se traducirán en conflictos en su aplicación práctica. Defectos que procederé a detallar brevemente a continuación: 1. No queda suficientemente acreditada la naturaleza de las normas de las Reglas de Rotterdam sobre la responsabilidad del porteador, puesto que el Convenio no realiza en su texto una declaración sobre el carácter imperativo de estas normas y, en consecuencia, surgen dudas sobre si el ámbito válido de la normativa contractual se limita a la responsabilidad del porteador en el tramo marítimo. 2. Las Reglas de Rotterdam regulan la responsabilidad por retraso (supuesto de responsabilidad no regulado en las Reglas de la Haya Visby), remitiéndose al incumplimiento de la entrega de las mercancías en el “plazo acordado” para declarar la responsabilidad del porteador; pero no prevé criterio subsidiario alguno en defecto de pacto. La inexistencia de un criterio subsidiario como “plazo razonable de entrega” o “plazo usual de entrega” limita notablemente la eficacia del precepto. 3. El sistema de distribución de la carga de la prueba es

⁵² Defectos del texto Convencional que se convierten en virtudes para ALBA que declara que «Las Reglas de Rotterdam cuentan con una sistemática más lograda y acorde con la naturaleza contractual del fenómeno que regulan. Incluyen materias y acogen soluciones que se resumen en un régimen más amplio, consistente y actualizado que las Reglas de la Haya Visby. Su variable complejidad (que no hace sino reflejar la que frecuentemente muestra también la práctica contractual del transporte) encuentra contrapeso en la precisión a la que aspiran algunas de dichas soluciones, y su estudio revela que muchas veces «lo bueno está en los detalles». En términos generales, el Convenio está por tanto más y mejor equipado para proporcionar un marco uniforme al contrato de transporte que la normativa con la que en la actualidad contamos. Si, por otro lado, se compara con las Reglas de Hamburgo (en las que las de Rotterdam están claramente inspiradas en muchos aspectos), el Convenio de 2008, entre otras, cuenta con una ventaja que no puede ser menospreciada, cuales son su viabilidad y perspectivas de aceptación”. Vid. M. ALBA FERNÁNDEZ, “Las Reglas de Rotterdam: Tercera vía e instrumento para la modernización del régimen del contrato de transporte internacional de mercancías (Síntesis)”, Texto proporcionado durante las *XVII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Organizadas por la Universidad del País Vasco y la Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco.

⁵³ TETLEY sentenciaba de manera esquemática que: “1. El borrador final: a) El borrador final del Convenio es mucho más que eso, ya que un borrador final ofrece un producto más simple y mucho más coherente. b) El estilo general del borrador es el del derecho anglosajón, pero está desprovisto de «precisión». c) Por otro lado, el sistema de derecho civil también está presente en el texto pero carece de una de sus principales notas distintivas la «concisión». d) Las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo mezclan con acierto ambos sistemas legales («*common law*» y «*civil law*») pero no podemos olvidar que tienen tras de sí más de cien años de práctica y son entendidas por los empresarios, abogados, jueces y es respaldado por la jurisprudencia. 2. Las Reglas de Rotterdam son muy extensas y difícilmente inteligibles por los operadores marítimos. 3. Las Reglas de Rotterdam son extremadamente complejas y difíciles de entender. 4. No son una ley de contratos de transporte o de transporte multimodal sino una ley de contratos. 5. Ofrecen múltiples y diversos contratos que no se ciñen al transporte marítimo de mercancías, P.ej., un proyecto de regulación parcial del conocimiento de embarque. 6. Existen múltiples excepciones a las Reglas. 7. Se puede elegir por la suscripción o no de parte del Convenio, los capítulos relativos a la jurisdicción y arbitraje. 8. El estilo, sistemática y lenguaje de las Reglas de Rotterdam no son familiares a la práctica actual”. Vid. W. TETLEY, “Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention («The Rotterdam Rules»)”, en https://secureweb.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Tetley_Criticism_of_Rotterdam_Rules.pdf de 5 de noviembre de 2008. Críticas que el autor amplió con posterioridad añadiendo a las cuestiones anteriores precisiones sobre aspectos determinados del Convenio dando ejemplos de los mismos concretamente sobre: 1. Su alcance limitado. 2. Su complejidad. 3. Las ambigüedades existentes. 4. Deficiencias. 5. Disposiciones irracionales. Sentenciando finalmente que: “Creo firmemente y recomiendo la oposición a las Reglas de Rotterdam, de manera que no sean ni firmadas ni aprobadas, estimando que deben ser devueltas al Grupo III de UNCITRAL para su revisión. Debiéndose adoptar sin embargo, el Convenio Internacional de Transporte Multimodal de Mercancías de 1980”. Vid. W. TETLEY, en https://secureweb.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL_No_1.pdf, 20 de diciembre de 2008.

manifiestamente complejo. 4. Facultan al porteador (o a una parte ejecutante) a descargar, destruir, sacrificar o hacer inofensivas las mercancías si constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medioambiente. Sin embargo, no pone límites a tal discrecionalidad ni delimita qué deba entenderse por “razonablemente”. 5. La regulación de la responsabilidad del porteador por actos ajenos es más completa y rigurosa que la presente en las Reglas de la Haya Visby y las Reglas de Hamburgo. Las Reglas de Rotterdam crean al efecto dos nuevas figuras “la parte ejecutante” y “la parte ejecutante marítima”, pero las “partes ejecutantes (no marítimas)” no se configuran como sujetos responsables bajo las Reglas de Rotterdam.

70. Analizando las Reglas de Rotterdam desde una perspectiva árabe, debemos inexorablemente hacer referencia a “La declaración de Alejandría sobre las Reglas de Rotterdam de 2010»⁵⁴ proclamada por la Liga Árabe⁵⁵. La Liga Árabe es una organización internacional formada por Estados árabes de Oriente Medio y el Magreb⁵⁶, fundada el 22 de marzo de 1945 cuyo objetivo principal es lograr la coordinación de la acción política para obtener una colaboración estrecha entre todos ellos como medio de salvaguardar su independencia y su soberanía. El objetivo declarado de dicha organización conlleva la colaboración de sus miembros en cuestiones económicas y financieras, intercambios comerciales, cuestiones aduaneras, agrícolas, sanitarias y judiciales entre otras.

71. Los países integrantes de la Liga Árabe, como organización internacional regional, comparten los mismos intereses navieros. Por ese motivo, a pesar de que sus integrantes no tuvieran un papel activo, más bien reactivo durante las negociaciones previas a la adopción de las Reglas de Rotterdam, tras su firma dedicaron sus esfuerzos a evaluar el Convenio. Concretamente, del 2 al 3 de febrero de 2010, 15 delegaciones de países de la Liga Árabe (Dijibuti, Egipto, Iraq, Jordania, Kuwait, Libia, Marruecos, Omán, Palestina, Catar, Arabia Saudí, Sudán, Siria, Túnez y Yemen) junto con numerosas Federaciones Árabes relacionadas con el transporte marítimo (la Federación Árabe de Logística y Fletamento, la Federación Árabe de porteadores marítimos, o la Federación de Cámaras de Comercio Árabes, entre otras) se reunieron en el campus de la Universidad Internacional de Transporte y Logística de Abu Qir en Alejandría (Egipto)⁵⁷.

72. La mayoría de las delegaciones e instituciones que tomaron parte en el congreso se mostraron favorables a las Reglas de Rotterdam y resaltaron la necesidad de lograr uniformidad en el ámbito del transporte marítimo de mercancías, siendo las críticas más recurrentes las referidas a la mala traducción del texto al árabe⁵⁸. La actitud favorable ante las Reglas se materializó finalmente en “La declaración de Alejandría sobre las Reglas de Rotterdam de 2010”, comunicado mediante el cual se aconsejaba a los países miembro de la Liga Árabe a firmar conjuntamente las Reglas de Rotterdam en aras de lograr la ansiada uniformidad en la materia. Dicha declaración se presenta sin duda alguna como un ejemplo de la cooperación técnica de los países árabes, y del papel de los mismos de apoyo al texto convencional dejando de tener una postura neutral en materia de regulación convencional del transporte marítimo de mercancías.

73. A pesar de que Emiratos Árabes Unidos, es miembro de la Liga Árabe no acudió al Congreso de Alejandría, y de acuerdo con la información disponible, la firma o ratificación de las Reglas de

⁵⁴ Comunicado de prensa emitido por la Academia Árabe para la Ciencia, Tecnología y Transporte Marítimo, disponible en <https://www.uncitral.org/pdf/english/news/ArabPressReleaseRR.pdf> (Consultado el 15 de junio de 2017).

⁵⁵ Vid. B. HATINGER, *The League of Arab States*, Grin Verlag, Berlin, 2008.

⁵⁶ Los países integrantes son: Egipto, Irak, Jordania, Líbano, Arabia Saudita, Siria, Yemen, Libia, Sudán, Marruecos, Túnez, Kuwait, Argelia, Emiratos Árabes Unidos, Bahréin, Catar, Omán, Mauritania, Somalia, Palestina, Yibuti y las islas Comoras. Y cinco observadores: Armenia, Chad, Turquía, India y Venezuela.

⁵⁷ Vid. N. M. IBRAHIM, “The 2008 Rotterdam Rules: An Arab World Perspective”, p. 10. Disponible en <http://www.rotterdamrules.com/sites/default/files/Ibrahim%2C%20Arab%20World%20Perspective%20on%20RR.pdf> (Consultado el 14 de junio de 2017).

⁵⁸ *In extenso*, vid. IBRAHIM, “The 2008 Rotterdam Rules...”, *op.cit.*, pp. 10-11.

Rotterdam no se encuentra en la agenda de EAU ni de ningún país del Golfo. Desconocemos el motivo del silencio de Emiratos acerca de la conveniencia o no de la firma del citado instrumento internacional. Empero, entendemos que quizá desde la postura de EAU como país cargador y altamente proteccionista de sus intereses, se puede concluir que las Reglas de Rotterdam perjudican los derechos legales de los cargadores en favor de los porteadores al presentar un sistema de carga de la prueba sumamente complejo que dificulta sobremanera que los cargadores obtengan una indemnización suficiente que cubra sus pérdidas económicas por los daños, pérdidas o retraso en la entrega de las mercancías⁵⁹.

74. En la actualidad son 24⁶⁰ los países firmantes del Convenio⁶¹, siendo España⁶² el primer país, seguido por Togo y el Congo⁶³, los únicos que han procedido a la ratificación del mismo. Es evidente que acudir al acto de firma no conlleva consecuencia jurídica alguna para ninguno de los Estados asistentes al mismo, a diferencia la ratificación y adhesión al mismo.

75. Las Reglas de Rotterdam todavía no han entrado en vigor, puesto que como reza su artículo 94.1: “El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión”. Las exigencias para que este Convenio entre en vigor, como ya es costumbre, son bastante bajas puesto que se necesita la ratificación de 20 países de los 195 países existentes en el mundo. Es muy probable, por tanto, que los países firmantes estén reconsiderando su decisión y preguntándose si el resto de países depositarán sus firmas. Además, debe señalarse que si no obtiene un gran número de ratificaciones podría incluso derivar en un aumento significativo de la normativa internacional complicando indiscutiblemente la heterogeneidad reguladora de este sector. Podríamos afirmar entonces que es beneficioso en aras de la uniformidad en la materia que las Reglas de Rotterdam se mantengan en *stand by* mientras no gocen del suficiente respaldo internacional⁶⁴.

⁵⁹ Vid. T. WASFY, “United Arab Emirates: Ratifying the Rotterdam Rules: Risk for shippers in the UAE”, Disponible en <http://www.mondaq.com/x/149738/Maritime+Transport/Ratifying+the+Rotterdam+Rules+Risks+For+Shippers+In+The+UAE> (Consultado el 16 de junio de 2017).

⁶⁰ Los países firmantes de las Reglas de Rotterdam en la actualidad son: Armenia, Camerún, Congo, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, Guinea-Bissau, Luxemburgo, Madagascar, Malí, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Polonia, República Democrática del Congo, Senegal, Suecia, Suiza y Togo.

Las partes en las Reglas de Rotterdam pueden ser tanto países de la Unión Europea como la propia Unión Europea tal y como se desprende de los artículos 88 y 93 RR respectivamente. Sin embargo, hasta marzo de 2016 sólo los siguientes estados han firmado: Dinamarca, Grecia, Francia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia y España. El principal problema en este sentido es la competencia interna de la Unión Europea. La Unión Europea tiene competencia interna para legislar en el ámbito del transporte internacional, lo que significa que la Unión tiene competencia para regular la responsabilidad del transporte multimodal por directivas o reglamentos. Sin embargo, una cuestión más compleja de resolver es determinar si la Unión Europea tiene también competencia externa en el área, y cuáles son las consecuencias si la Unión Europea hace uso de esta competencia. De hecho la problemática se nos presenta con relación a la competencia de la Unión Europea para entrar en las Convenciones Internacionales como es en el caso que nos ocupa las Reglas de Rotterdam, o para concertar una nueva convención en la Unión Europea sobre el transporte multimodal. Esta problemática es desarrollada brillantemente por EFTESTÖL-WILHELMSSON: Vid. E. EFTESTÖL-WILHELMSSON, “The Rotterdam Rules in a European multimodal context”, *16 JIML*, 2010, pp. 274-288, ídem, *European sustainable carriage of goods: The Role of Contract Law*, Routledge, London, 2015, «Towards a Common EU Framework for Multimodal Contracts of Carriage?», *Current Issues in Hong Kong and International Maritime Law*, Minkang, G., Liang, Z., (Eds.), CityU School of Law Hong Kong, 2015, pp. 67-79.

⁶¹ Vid. sobre el estado del Convenio: http://www.UNCITRAL.org/UNCITRAL/es/UNCITRAL_texts/transport_goods/rotterdam_status.html.

⁶² Vid. C. SALINAS ADELANTADO, “Qué son y por qué España debe ratificar ya las Reglas de Rotterdam”, *LegalToday*, 12 febrero 2010. Para RECALDE la resolución del Parlamento Europeo del 5 de mayo de 2010 sobre “Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE (2009/2095 (INI)” en la que se pedía a los Estados Miembros que procedieran a firmar, ratificar y aplicar las Reglas de Rotterdam pudo suponer una gran influencia en el Parlamento español. Sin embargo, es destacable que dicha resolución carece de poder vinculante para los Estados. De hecho, desde que fue aprobada no ha tenido efecto en ningún otro estado europeo. Vid. A. RECALDE CASTELLS, “Reflections on Spain’s Decision to Ratify the Rotterdam Rules”, *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2015, p. 68.

⁶³ Togo ratificó las Reglas de Rotterdam el 17 de julio de 2012, mientras que el Congo las ratificó el 28 de enero de 2014.

⁶⁴ Vid. T. NIKAKI, B. SOYER, “A new International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another for the Shelves”, *30 Berkeley J. Int’l Law*. 303 (2012), pp. 303-348.

IV. Consideraciones finales

76. El transporte marítimo es y ha sido tradicionalmente el medio de transporte más utilizado para el transporte de mercancías a nivel internacional. Por ese motivo, la regulación de dicha materia es una cuestión de vital importancia para la buena salud de la industria naviera de un país, al tener la misma influencia directa en su desarrollo social y económico. Un óptimo grado de desarrollo del transporte es uno de los aspectos fundamentales para las economías globalizadas de la sociedad actual, al tratarse del pilar en el que se sustenta el comercio internacional.

77. En este sentido, siendo consciente de los retos a los que se enfrenta la industria marítima mundial y en aras de adelantarse a solventar todos aquellos conflictos que podrían obstaculizar su progreso, Emiratos Árabes Unidos ha demostrado flexibilidad y voluntad de cambio para erigirse en un lugar seguro ante las tormentas por venir. La ubicación estratégica de Emiratos entre Europa, Asia y África, hace que el sector marítimo sea especialmente importante para la economía emiratí y, conscientes de ello, es notable el trabajo de sus gobernantes para mejorar sus clusters marítimos y hacer de Dubai concretamente una de las mejores capitales marítimas del mundo antes de 2020. Fecha en la que tendrá lugar la Expo de Dubai y para la que EAU está realizando grandes inversiones. El puerto de Jebal Ali se erige como uno de los principales centros marítimos internacionales ocupando el noveno puesto de los puertos más transitados del mundo; y el puerto de Fujairah es el cuarto puerto de suministro de búnker más grande del mundo. A su vez, los EAU han creado "TASNEEF", que a pesar de su corta vida se está convirtiendo rápidamente en una de las sociedades de clasificación más reconocidas y valoradas de la región.

78. El futuro inmediato de la industria marítima de los Emiratos Árabes Unidos es prometedor. Recientemente, Dubai inauguró el primer centro de arbitraje marítimo en la región, denominado Centro de Arbitraje Marítimo de los Emiratos (EMAC), que se espera ocupe su lugar entre los otros centros de arbitraje internacionalmente reconocidos como el LMMA ("*London Maritime Arbitrators Association*") y el SCMA ("*Singapore Chamber of Maritime Arbitration*"). Además, como manifestamos con anterioridad, también se espera que a finales del presente año entre en vigor un nuevo código marítimo que modernizará la regulación de muchos aspectos marítimos en los Emiratos Árabes Unidos y que tiene como finalidad erigirse en modelo legislativo para otros países de la región. Legislación que entendemos que actualizará mínimamente el régimen de responsabilidad del porteador al tomar como referencia en la redacción de su borrador las Reglas de Hamburgo⁶⁵, por entenderse que equilibra adecuadamente los intereses de los porteadores y cargadores.

79. La adopción de un régimen legal concreto en la regulación del contrato de transporte marítimo de mercancías depende del conflicto de intereses entre los cargadores y los porteadores. Muchos países árabes, por la naturaleza de su comercio, se dedican predominantemente a actividades de importación y exportación en lugar de poseer flotas para llevar a cabo el transporte de estos bienes. La presencia de importantes empresas navieras en los diferentes Estados no significa que el país sea porteador, ya que estas agencias son sólo agentes que tienen acciones o intereses en compañías marítimas propiedad de otros países. Por lo tanto, en el caso de los Emiratos Árabes Unidos, país que carece navieras propias, entendemos que debe examinarse detenidamente cualquier convención internacional antes proceder a su firma y ratificación para salvaguardar sus propios intereses.

80. En la actualidad es una realidad la disipación de la acentuada distinción existente antaño entre países porteadores y países cargadores; junto con la generalización del transporte puerta a puerta facilitado principalmente por el uso del contenedor como recipiente de carga. Por ese motivo, entendemos que Emiratos Árabes Unidos debe rechazar una evaluación simplista de la regulación de la responsabilidad del porteador marítimo en la que sólo se tengan en cuenta sus intereses como país cargador y adoptar una regulación moderna como la prevista en las Reglas de Rotterdam. Deben valorarse las enormes

⁶⁵ Vid. IBRAHIM, "The 2008 Rotterdam Rules ...", *op.cit.* p. 7.

ventajas que la misma presenta para todas las partes del contrato de transporte, destacando entre otras: a) El establecimiento del comercio electrónico. b) La capacidad de transportar puerta a puerta en virtud de un solo contrato de transporte y régimen jurídico único; c) La cobertura de todos los documentos de transporte en el tráfico marítimo, no sólo los conocimientos de embarque. d) La regulación del derecho de control. e) La distribución equilibrada de los riesgos del transporte⁶⁶. Con la adopción de un sistema basado en las Reglas de Rotterdam, Emiratos Árabes Unidos establecería un régimen legal uniforme y moderno en el que se regularían los derechos y obligaciones de los sujetos intervinientes en un contrato de transporte puerta a puerta adecuando su regulación a la realidad del transporte marítimo actual.

81. Lamentablemente, como pusimos de manifiesto con anterioridad desconocemos el contenido del borrador de la futura legislación marítima emiratí, pero nos comprometemos a estudiarla con detenimiento tras su entrada en vigor para facilitar su conocimiento al lector.

⁶⁶ *Vid.* K. LANNAN, “The Rotterdam Rules: A Win Win Proposition”, https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Maritime_Gateway_-_Dec_09.pdf, p. 14 (consultado el 12 de julio de 2017).