

Juan Pablo Rodríguez Delgado
Becario de Investigación
Universidad Carlos III de Madrid

Recensión al libro «*Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*», de AA VV (Dir. Emparanza Sobejano, A.), Edt. Marcial Pons, Madrid, 2010, 365 págs.

El presente libro colectivo, referido al nuevo Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo –las “Reglas de Rotterdam”–, está integrado por un conjunto de capítulos, elaborados cada uno de ellos por reconocidos juristas especialistas en la materia objeto de la publicación, el contrato de transporte marítimo. Este grupo de estudiosos del Derecho del transporte no es, con todo, la primera vez que afrontan una tarea conjunta. Ya lo hicieron en el *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima* (Aranzadi, 2005) o el estudio sobre *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril* (Aranzadi, 2008). La editorial elegida para la publicación, Marcial Pons, en su colección dedicada a Manuales Profesionales (Mercantil), es también editora de múltiples monografías dedicadas a la materia del derecho del transporte marítimo, así como algunas de las publicaciones periódicas más relevantes en el panorama nacional referidas a la materia que nos ocupa.

Las Reglas de Rotterdam (adoptadas por la Asamblea General de UNCTRAL el 11 de diciembre de 2008), llamadas así por que fue en esta ciudad holandesa donde se abrió a la firma la Convención en el año 2009, pretenden establecer un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulen los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte *puerta a puerta* que comprenda un tramo internacional por vía marítima, actualizando y modernizando antiguos convenios que rigen el contrato de transporte marítimo en la actualidad (Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, Bruselas 25 de agosto de 1924 –“las Reglas de La Haya”, y sus Protocolos– “las Reglas de La Haya-Visby”–, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 31 de marzo de 1978 –“las Reglas de Hamburgo”–). Garantizar así la seguridad jurídica contribuyendo al buen funcionamiento de los contratos de transporte marítimo (y de aquellos que prevean igualmente el empleo de otros modos) y promover la eficiencia del sector constituyen fines adecuados y necesarios a la compleja práctica marítima actual.

Con el propósito de englobar en un único Convenio algunas de las novedades más relevantes de los últimos décadas, como es el contrato el transporte de puerta a puerta, la utilización de contenedores o la aparición de los documentos electrónicos de transporte, las Reglas de Rotterdam (en adelante RR) aspiran a convertirse en el único instrumento internacional, tras la ratificación de los veinte estados necesarias para su entrada en vigor, regulador del Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Mar.

Este libro constituye el primer estudio que se publica en nuestro país sobre la nueva regulación. El idioma castellano elegido para la obra otorga un mayor valor si cabe a este trabajo. Obra que representa, como veremos, un estudio completo del nuevo texto internacional. La modalidad elegida para dicho estudio no es, como se puede observar en algunas publicaciones internacionales sobre la materia, un comentario al texto artículo por artículo, sino que se ha pretendido analizar el texto desde una visión sistemática de las principales materias objeto de su regulación.

Estructuralmente el libro está ordenado en once capítulos, que si bien no coinciden exactamente con los capítulos en los que está dividida la norma, si que pretenden seguir una cierta finalidad sistematizadora con el texto internacional a la luz de los cauces clásicos del estudio de la normativa contractual. El objetivo perseguido por la obra que ahora se recensionará, y parafraseando al director de la misma, *“es la de realizar una primera aproximación sobre su contenido a fin de poner de relieve los cambios que su aplicación traerá consigo en el momento en que entre en vigor”*.

Tras una breve presentación del director, el cual detalla con gran acierto el contenido de la misma, el primer capítulo –redactado por Dña. Nieves López Santana (Prof. Titular de la Universidad de Sevilla)– consiste en una aproximación minuciosa, en la medida en que una obra global como esta lo permite, del ámbito de aplicación del Convenio. La génesis del Convenio tiene su origen en el vigésimo noveno periodo de sesiones de la Comisión de UNCITRAL, la cual admitió estudiar la propuesta de incluir en su programa de trabajo el sector del transporte marítimo de mercancías tras el escaso éxito obtenido por las Reglas de Hamburgo. De esa primera aproximación, hasta que en el año 2002 el Grupo de Trabajo III admitió el encargo de la Comisión para la elaboración de un nuevo Convenio, las intervenciones de gobiernos, organizaciones o el propio Comité Marítimo Internacional resultaron entusiastas. Los trabajos preparatorios del instrumento regulador fueron, desde ese momento hasta su aprobación, constantes e inintermitidos. El ámbito de aplicación de las RR tiene como uno de sus principales elementos el difícil equilibrio entre la multimodalidad y el transporte marítimo. De las diferentes variantes propuestas durante la elaboración, el criterio de la doble nacionalidad fue, al final, el asumido. La delimitación del ámbito objetivo de aplicación exige, respectivamente, la inclusión en el trayecto acordado, como mínimo, de un tramo internacional por mar y el carácter transfronterizo del trayecto acordado en el contrato. Con ello se pretende dejar claro que nos encontramos ante un verdadero convenio marítimo y no puramente multimodal. Destaca también la autora las posibles situaciones de conflicto con los demás textos unimodales que puedan ocasionarse. Especial relevancia tiene la posible colisión con el CMR (ya que el resto de Convenios ceden su aplicabilidad cuando el tramo marítimo es el principal y el tramo regulado por aquellos el complementario) cuando las mercancías sean trasladadas por vía rodada, antes o después de la fase marítima.

Continúa la obra con un segundo capítulo dedicado a la delimitación del período de responsabilidad y las operaciones de carga y descarga realizado por el Prof. D. Francisco Javier Arias Varona (Prof. Titular de la Universidad Rey Juan Carlos). La delimitación del periodo temporal durante el cual el porteador responde por la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías es, pues, muy importante. Periodos que deberán venir determinados por los actos de recepción y entrega de las mercancías, tanto en ori-

gen como en destino. Tras un primer estudio normativo de la cuestión el autor nos introduce en la delimitación general del periodo de responsabilidad —el art. 12 RR dedican a ello sus tres párrafos—. Las RR han recurrido a los conceptos de recepción y entrega para delimitar el periodo imperativo de responsabilidad del porteador (periodo de control), apartándose del principio *tackle to tackle* de las Reglas de la Haya-Visby, atribuyendo autonomía a las partes a la hora de pactar la realización de las operaciones de carga y descarga, y la consiguiente responsabilidad derivada de dichas operaciones.

La entrega de las mercancías en destino como punto final a la responsabilidad del porteador, así como la regulación de la imposibilidad de la misma, han sido también tratadas por el autor. El art. 48 RR regula un régimen específico para estas mercancías pendientes de entrega, delimitando, como bien se pone de manifiesto en este capítulo, los supuestos de impedimento de entrega, fijando alternativas y resolviendo los efectos que la imposibilidad de entrega tiene sobre la responsabilidad. Detallado análisis de este art. 48 que también podía haber ocupado lugar en otros capítulos de la obra, quizás con un mayor acierto que no desvinculándolo del Capítulo 9 RR (tratado en otros puntos de la obra) referido a la entrega de las mercancías. Capítulo que finaliza con el estudio del tratamiento que las RR otorgan a la responsabilidad de los operadores portuarios por operaciones de carga y descarga.

Tras el estudio de la entrega como punto final del periodo de responsabilidad el capítulo tercero nos introduce, de manos del Prof. Juan Luis Pulido Begines (Catedrático de la Universidad de Cádiz) en la identidad y obligaciones del cargador. Los elementos personales del contrato, injustamente desatendidos por la doctrina, pese a algunas monografías sobre el porteador, suponen el estudio del elemento subjetivo de la contratación. El Derecho uniforme, en este sentido, es en realidad un derecho sobre el régimen de responsabilidad del porteador, quedando las obligaciones y responsabilidades del cargador, en la gran mayoría de veces, sometidas a la autonomía de la voluntad de las partes contratantes. Las RR, como señala el autor, suponen un cambio en esta actitud pasiva de la normativa, concibiendo al cargador como elemento fundamental en la adecuada ejecución del transporte. Tras un adecuado paso por los antecedentes normativos de esta figura, el capítulo centra la atención en los tres elementos importantes en el estudio del cargador: su identificación, sus obligaciones y la responsabilidad. El dato esencial en el concepto de cargador radica en su condición de parte material del contrato, con independencia de requisito alguno relativo a la propiedad de las mercancías. También las figuras del cargador documentario (aquel que aparece designado como tal en documento de transporte), destinatario o parte controladora son brevemente analizadas. Las RR dedican el capítulo séptimo a regular las obligaciones del cargador frente al porteador (notar la especificidad de las obligaciones *frente al cargador* contra a la laxitud de las obligaciones genéricas del porteador). La entrega de las mercancías para su transporte (adecuadamente embaladas, marcadas y si así fuese pactado también cargadas por el cargador) suponen una de las principales obligaciones de esta figura. No cabe olvidar la obligación de facilitar información, instrucciones y documentos a favor del porteador (las RR usan para ello el criterio, quizás algo indeterminado, de la *razonabilidad*, para fijar la cantidad y calidad de la información prestada). Al igual que ocurre en Convenios precedentes las RR, pese a configurar el contrato de transporte como bilateral y oneroso, no regula de forma expresa en pago del flete (alguna previsiones hay en determinados artículos —1.28, 42, 49 ó 60—).

Tras el estudio de la figura del cargador, parece lógico, y así lo hace el próximo capítulo, dedicar especial atención a las obligaciones de la contraparte, el porteador. Este cuarto capítulo, redactado por el Prof. D. Juan Carlos Sáez García de Albizu (Catedrático de la Universidad Pública de Navarra), pretende dar respuesta a los problemas planteados en torno a las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino. Y lo hace centrando su atención, en un primer momento, en las obligaciones comunes a todas las fases del contrato, y en un segundo instante, observando específicamente las obligaciones del porteador antes, durante y después del viaje.

Cabe destacar, como así hace el autor de este capítulo, las dos grandes obligaciones que asume el porteador en la contracción de un transporte de mercancías por mar. La navegabilidad y la custodia de las mercancías. En cuanto a la primera, tras una breve exposición sobre dicha obligación como expresión particular del Derecho marítimo, recoge como esta está presente en los dos Convenios internacionales sobre transporte marítimo que permanecen en vigor. Dedicar, como es lógico, especial atención al estudio de este concepto en las RR (art. 14). La puesta y mantenimiento del buque en estado de navegabilidad, la tripulación, avituallamiento y el buen estado de las bodegas de carga son también elementos imprescindibles en dicha navegabilidad. Critica el autor como las RR han mantenido una posición insuficiente en torno a la temporalidad de dicha obligación. Lo mismo que no se inicia dicha obligación cuando comienza el viaje, sino antes, tampoco debería entenderse que concluye al finalizar el viaje por mar, sino después, una vez descargada la carga.

Entre las obligaciones propias de las diferentes etapas del viaje, el autor destaca la recepción de las mercancías (art. 12) y la carga y estiba (art. 13) en la fase previa al trayecto marítimo, la obligación de seguir la ruta pactada —con los consiguientes problemas que el desvío de la misma generaría— durante el viaje, y las obligaciones de desestiba y descarga (art. 13), así como la entrega de las mercancías después del viaje (cap. 9). Especial relevancia adquieren en las RR esta obligación, sobreentendida en los textos internacionales, pero nunca recogida expresamente como lo hace ahora el texto de Rotterdam. Cabría a este respecto detallar como elementos fundamentales a tener en cuenta en dicha obligación el momento y lugar de la entrega, los problemas que surgen con la falta de recepción de la carga, así como el derecho de retención de las mercancías —fundamentado generalmente en la falta de pago—.

El capítulo quinto de esta monografía sobre las RR, al igual que hará el capítulo siguiente, entra de lleno en uno de los problemas que más controversias ha suscitado a lo largo de toda la regulación marítima desde comienzos del siglo pasado: los documentos de transporte (cap. 8 RR). Para ello el Prof. D. Alberto Emparanza Sobejano (Catedrático de la Universidad del País Vasco) realiza un estudio detallado de este elemento del transporte analizando tanto su contenido, importancia como su triple función (probatoria, contractual y representativa de las mercancías). Respecto de estas funciones tradicionales del documento de transporte, el autor atestigua que algunas de estas, en concreto la función representativa y la probatoria (en especial con el uso de contenedores), han perdido fuerza en la práctica internacional. Otra de las novedades introducidas por las RR es la ausencia en ellas de mención alguna al término *conocimiento de embarque*, pieza fundamental hasta la fecha en el transporte marítimo. Terminología que ha sido sustituida por el genérico *documento de transporte* (para una mayor uniformidad). En lo referente a la tipología de documentos de transporte hay que destacar la novedosa regulación que llevan a cabo las RR

(además de admitir la electrificación del documento –art. 35–), permitiendo los documentos negociables y los no negociables –tanto los que requieren restitución del documento para la entrega de las mercancías, como aquello que no necesitan ser cedidos para requerir del porteador la entrega de las mismas–. El contenido del documento, reflejo de las condiciones pactadas por los intervinientes, no se aparta en exceso de lo recogido ya por el art. 3 RHV ó 15 RH. El art. 36 RR requiere la identificación de las mercancías objeto del transporte, los datos sobre el estado de las mismas, los datos del emisor (con la consiguiente identificación del porteador) y los necesarios para la identificación del destinatario y lugar de destino. Finaliza el autor esta explicación sobre los documentos de transporte con un breve análisis sobre las reservas (art. 40) que el porteador marítimo pueda formular en relación con el estado y condición aparente de las mercancías en el momento de su recepción.

Siguiendo con el tema anteriormente tratado, el capítulo sexto, a cargo del Prof. D. Andrés Recalde Castells (Catedrático de la Universidad Jaume I), pretende sistematizar algunas de las cuestiones más relevantes en estrecha conexión con los documentos de transporte: la tipología de estos, el derecho de control y la transferencia de derechos sobre las mercancías. Interesante destacar uno de los primeros apartados del capítulo, dedicado por el autor a enumerar una serie de consideraciones sobre los cambios introducidos por las RR. Tras estas consideraciones generales entra de lleno, de nuevo, en el concepto y clases de documentos del transporte, si bien de una forma más crítica que su antecesor en el capítulo quinto. Algunas de estas sería el abandono de términos ampliamente extendidos en el tráfico marítimo o ambigüedades originarias de posibles dificultades interpretativas en la tipología de documentos. A esta última cuestión, la referente a la tipología de los mismos (negociables, no negociables, con necesaria restitución, sin necesaria restitución, electrónicos), dedica el profesor Recalde una especial atención. Y lo hace en el apartado dedicado a la entrega de las mercancías (cap. 9 RR). En un primer lugar sitúa la *obligación* de recepción y confirmación de las mercancías por el destinatario (arts. 43 y 44) para después entrar de lleno en la cuestión de la legitimación a la entrega e imposibilidad de la misma. Las soluciones previstas por el Convenio, regulando soluciones diferentes en función de los diferentes tipos de documentos de transporte emitidos, pese a ser criticable, parece lógico que así se haga. Así las RR regulan en un primer momento el problema, frecuente, de transporte sin documentos o con documentos no negociables que no requieren restitución (art. 45), así como la imposibilidad de entrega de las mercancías en los transportes representados en dicho documento. En segundo lugar los documentos no negociables que requieren de restitución para la entrega de la carga emitidos en un contrato de transporte (art. 46) y por último la legitimación a la entrega en aquellos transportes en los que se ha emitido un documento negociable (art. 47). Apartado especial dedica al análisis conjunto de la imposibilidad de entrega en los transportes representados en los documentos recogidos en los arts. 46 y 47 (aquellos que deban ser restituidos para la entrega de la carga). Cuestión conexa es la referente al derecho de control en el transporte marítimo, también recogida en este capítulo. El capítulo décimo dedica sus artículos a este propósito. Las indicaciones en relación con las mercancías incluyendo el derecho a recibirlas en algún puerto o lugar de la ruta, o la posibilidad del destinatario son algunas de las indicaciones que la parte controladora puede dar al porteador. El derecho de control (o derecho de

disposición) excluiría las instrucciones que modificase los elementos sustanciales del contrato.

La siguiente aportación, el capítulo séptimo, tiene como objeto el tratamiento de la multimodalidad en el Convenio internacional. En coautoría con el Prof. D. Alberto Díaz Moreno (Catedrático de la Universidad de Sevilla) y la Prof. Dña. Nieves López Santana, dedican este título al novedoso panorama introducido por las RR en el tratamiento de la práctica comercial internacional referente a la intervención de varios modos de transporte. Son las denominadas operaciones *door to door*, que en el ámbito de los transportes marítimos, a tenor del lugar de recepción y entrega acordados, necesariamente requiere el traslado de las mercancías por modos distintos al marítimo. A la hora de tratar el ámbito de la multimodalidad, no hay más remedio que referirse, de nuevo, a la cuestión del ámbito de aplicación de la norma. Como ya tuvimos la ocasión de poner de manifiesto, las RR regulan las operaciones “puerta a puerta”, suscitando con ello cuestiones de multimodalidad (es lo que se ha denominado enfoque “maritime plus” ya que la multimodalidad no es pura, sino predeterminada por un tramo marítimo). Los autores pretenden recoger en este amplio capítulo el sistema de responsabilidad del porteador en el transporte en el que intervienen una pluralidad de modos. El sistema de responsabilidad en red, por el que optan las RR, art. 26 –que lleva por rúbrica “Transporte precedente o subsiguiente en el transporte por mar”– remite al régimen internacional imperativo (no marítimo) que hubiera sido aplicable si el cargador hubiese concertado con el porteador un contrato específico para esa fase del transporte global en el que se ocasionó el daño o pérdida de las mercancías. La aplicación de este régimen de responsabilidad, sin embargo, parece debilitarse, aunque someramente, por la dificultad que entraña la localización de la etapa concreta en la que se produjo el hecho origen de la responsabilidad (daño, pérdida o retraso), cuestión crucial para determinar la normativa que regirá dicha responsabilidad.

Sin entrar en detalle, dada la extensión del capítulo, si notar algunas de las conclusiones a las que llegan los autores del capítulo –que transcribo casi literalmente dada la importancia de las mismas–. Atendiendo a la aplicación de las RR, la primera consistirá en determinar cuando estas no son aplicables, la segunda cuando pueden resultar aplicables, y en tercer lugar, la aplicación exclusiva del texto internacional. En primer lugar sería el desplazamiento de las RR en las operaciones realizadas por diversos modos (siendo uno de ellos el marítimo) cuando uno Convenio unimodal (bien terrestre, aéreo o aguas interiores) sea aplicable, con arreglo a sus propias normas a toda o parte de la operación, siendo este el que prevalezca. En segundo lugar, siendo de aplicación las RR, se ha optado por incorporar un sistema de red en todos los aspectos imperativos relativos a la responsabilidad del porteador. Dicha aplicación tendrá la necesaria concurrencia de tres condiciones: a) que el hecho causante de responsabilidad se haya producido en la fase no marítima, b) que exista una normativa internacional imperativa que regule expresamente la responsabilidad del porteador y, c) que se pueda afirmar que dicha normativa hubiera resultado aplicable si las partes hubiesen celebrado un contrato separado para cada segmento del transporte, incluido en el que se produjo el daño. Por último, las Reglas se aplicarán con carácter exclusivo al contrato de transporte cuando: a) el hecho se haya producido en la fase marítima –o el hecho no pueda ser localizado en una fase determinada–, b) siendo el hecho

producido en fase no marítima no se hubiese aplicado normativa internacional alguna aún habiéndose celebrado un contrato separado para dicha fase y, c) aún cuando la normativa unimodal fuese aplicable, esta no regulase imperativamente el régimen de responsabilidad del porteador.

El octavo capítulo, redactado por el Prof. D. José Manuel Martín Osante (Prof. Titular de la Universidad del País Vasco), acomete uno de los temas de mayor impacto en la nueva regulación internacional (y de mayores críticas también): la responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso de las mercancías. Visto el régimen aplicable de responsabilidad del porteador, parece lógico, entrar ahora en el contenido de dicho régimen. Variados y novedosos son algunos de los elementos que el Convenio aporta en este sentido: 1.- El periodo de responsabilidad acogido por las RR es más amplio que el de convenios precedentes, al concebir el transporte "*puerta a puerta*" extendiendo de esta manera el periodo de responsabilidad más allá de la fase marítima –desde la recepción hasta la entrega–. 2.- En lo referente a los supuestos de responsabilidad se regula expresamente el retraso, hasta ahora ausente, en la entrega de las mercancías, además de la pérdida y daño. 3.- El régimen de responsabilidad del porteador se fundamenta en la culpa pre-sunta. Así éste será responsable en los supuestos ocasionados durante el período de responsabilidad, salvo que acredite su inimputabilidad –o la de sus auxiliares–. En cuanto al régimen de prueba de dichos supuesto, las RR optan por un sistema de fases (notablemente complejo para el autor), determinando cuando la carga de probar recae sobre el reclamante o el reclamado (porteador). 4.- Por último, el nuevo Convenio establece dos niveles de imperatividad de las obligaciones y la responsabilidad acogidas en el mismo. En lo que se refiere al porteador (o parte ejecutante marítima) no cabe limitar –aunque si incrementar– su responsabilidad mediante ningún tipo de cláusulas o acuerdos (carácter imperativo mínimo). Por lo que respecta al cargador y al destinatario, las obligaciones y responsabilidad previstas en el Convenio no podrán modificarse mediante el ejercicio de la autonomía de la voluntad (carácter imperativo inderogable).

En continuación con capítulo precedente, y como de lógica cabía esperar, la novena aportación en esta monografía es la dedicada a la limitación de responsabilidad por el porteador. La autoría corresponde a la Prof. Dña. Irene Escuin Ibañez (Prof. Titular de la Universidad Politécnica de Cartagena). El Convenio internacional no ha cuestionado el hecho de establecer un límite indemnizatorio de la deuda del porteador. La discusión ha versado en el límite máximo de dicha indemnización, hasta ahora considerablemente inferior en las RHV a los establecidos en otros modos de transporte. Una vez que el porteador ha sido declarado responsable, es necesario determinar el importe al que asciende la indemnización (art. 22 RR) que debe satisfacer, la cual será posteriormente objeto de limitación. Una vez concretada la suma indemnizatoria atendiendo al daño producido, el siguiente paso será determinar si dicho importe tiene algún tipo de límite más allá del cual no podrán resarcirse los daños causados por el porteador (cap. 12 RR). Cálculo del límite indemnizatorio que deberá tender para su correcta precisión al caso en que nos encontremos (resultado de multiplicar el núm. de bultos, unidades de carga o Kg. por un número determinado de DEG) bien pérdida o avería de las mercancías, bien retraso en su entrega. Sin embargo, el Convenio, al igual que hacían sus predecesores, establece ciertas exclusiones de los límites indemnizatorios, generalmente por un comportamiento temerario y consciente del porteador.

Antepenúltima aportación es la centrada en las reclamaciones, tanto el deber de aviso previo que recae sobre el destinatario frente al porteador (o dependientes), como el régimen de plazos para el ejercicio de la acción ante los Tribunales (u órganos arbitrales). El autor de este capítulo es el Prof. D. Aitor Zurimendi Isla (Prof. Titular de la Universidad País Vasco). Dado que en el capítulo siguiente se abordan las cuestiones sobre jurisdicción y arbitraje, el autor centra su atención en las reclamaciones. El art. 23 RR presume que el porteador ha entregado las mercancías en la forma indicadas en el contrato. Corresponde, por tanto, al destinatario –a través de la protesta o aviso– dar a conocer a aquél que dicha carga no ha llegado en el estado en que se esperaba. Aviso que, apartándose de sus predecesores, las RR otorga libertad de forma. En cuanto al momento en que debe realizarse dicho aviso, en caso del retraso será en los veintiún días siguientes a la entrega fijada, y en caso de pérdida o daño será de siete días, si este no es evidente, o en el momento de la entrega si lo es. No olvida el autor una breve referencia al plazo de dos años para el ejercicio de las acciones (cap. 13 RR) que surjan del contrato al que resulte aplicable el Convenio, y ello tanto si son sometidas a la jurisdicción ordinaria como ante un órgano arbitral.

El último capítulo del libro que se recensiona está dedicado a los capítulos 14 y 15 RR. A cargo del Prof. D. Juan José Álvarez Rubio (Catedrático de la Universidad del País Vasco), toma el título de “Jurisdicción y Arbitraje en el nuevo Convenio UNCITRAL”. Temas, ambos, a los que las RR dedican dos de sus últimos capítulos (caps. 14 y 15). Cabría resumir este último capítulo de la obra parafraseando las últimas líneas expuestas por el autor: “Cuestiones referentes a la modalidad en que se exteriorice la voluntad de las partes de someter a un juez o tribunal extranjero un determinado litigio, el doble efecto de la cláusula de elección de foro, la interacción existente entre el *Ius* y el *Forum*, las condiciones sustantivas y formales necesarias para la validez del acuerdo, la conexión entre el litigio y el Tribunal elegido, el momento de la realización del acuerdo atributivo e jurisdicción, la problemática concerniente a la oportunidad de la cláusula atributiva de jurisdicción a terceros no partes en el acuerdo que contiene tal cláusula, o la caracterización del foro de competencia resultante del juego de la autonomía de la voluntad de las partes, junto a la dimensión del arbitraje” pueden ser apreciadas en el examen del articulado del Convenio UNCITRAL.

Tras todo lo expuesto, sucinta exposición de las ideas que aparecen en el libro que hemos recensionado, es evidente que no nos encontramos ante un libro de rápida ejecución, sino ante una obra resultado de un trabajo en equipo desarrollado por estudiosos del transporte marítimo, fruto de la reflexión y el estudio desde una disciplina común para la generación de un conocimiento sobre un nuevo instrumento internacional y sobre su impacto en la práctica comercial internacional.

En suma, un libro que pretende constituirse, parafraseando al Prof. Emparanza Sobejano en el prólogo de la obra, en “una guía inicial dirigida a conocer el contenido y entresijos de esta nueva regulación internacional (...) para que los estudiosos del derecho marítimo de nuestro país y de los países latinoamericanos tenga ante sí una primera orientación sobre el nuevo Convenio que sirva de referencia inicial para su interpretación”. Libro completo, de interesante lectura y, que sin el ánimo de ser exhaustivo, se erige como la primera monografía dedicada a las Reglas de Rotterdam en nuestro idioma. Quizás ha llegado el momento en que la comunidad científica internacional,

estudiosos y prácticos del derecho marítimo, y más en concreto en el comercio marítimo internacional, deban optar por una norma –que aún con su críticas y defectos- contienen multitud de elementos innovadores capaces de resolver los diferentes conflictos que la práctica forense internacional reclama. Situaciones complejas requieren, en no pocas ocasiones, soluciones complejas. Quizás sea esta una de ellas.