****ARBITRAMAIL Cedric Barclay NUM. 43**

**Abril-Mayo-Junio 2024**

***José Maria Alcántara Gonzalez***

***Arbitro y Consultor Marítimo***

[***www.alcantararbitraje.com***](http://www.alcantararbitraje.com)

***“Arbitrators regard humour in Court as something to be used sparingly and preferably by themselves.To ingratiate themselves, the skilful disputant must devise openings into which the Arbitrator will rush with the punch line.The disputant must resist completing the sally himself”* (“The pathology of Arbitration”, paper)**

**1.Artículos de opinión**

**2.Jurisprudencia internacional y española**

**3.Noticias**

**1.- *Una primicia sobre el accidente del portacontenedor DALI en el puerto de Baltimore contra el puente Francis Scott Key.***

***Hace tres años, el 23 de Marzo 2021, el accidente del EVER GIVEN en el Canal de Suez pensábamos que era el desastre marítimo mayor posible, con 6 días de bloqueo del tráfico de navegación y más de USD 10.000M en pérdidas. No iba a ser así.***

***El Martes 26 Marzo el MV DALI, matriculado en Singapur, destruyó el puente que cruza el puerto de Baltimore en un siniestro de sobrecogedora descripción, causando muertes de obreros en el puente(2 fallecidos, otros 4 desaparecidos y 2 rescatados con lesiones), daños graves al puente y otros propios de menor importancia, y la paralización del tráfico marítimo y del viario por el puente, que originará pérdidas económicas directas muy cuantiosas y pérdidas por lucro cesante que se pueden anticipar en torno a cifras astronómicas.***

***Los hechos han saltado a los titulares de la prensa mundial; la magnitud del accidente es patente y las consecuencias económicas se vislumbran en proporciones y dimensiones enormes, que es prematuro aún calcular. Como siempre ocurre con los siniestros marítimos, los medios de comunicación informan apresuradamente y conjeturan en demasía; ya han saltado a la escena, también, bulos o “fake news” tales como que los ordenadores de mando a bordo fueron “hackeados” por piratas informáticos, que el capitán del buque es ucraniano, que el accidente había sido preconizado en la serie televisiva “los Simpson”, etc.***

***Los hechos no están aun claramente determinados, y los datos sobre el buque y el puente van acumulándose a diario, mediante comentarios y opiniones que tratan de descubrir las causas del accidente que provocó el colapso de un puente gigante, de 1.6 millas de longitud, construido en 1977, pero no preparado para soportar la embestida de un buque de casi 300ms de eslora y 91.128 grt (arqueo bruto) cargado a tope de contenedores con mercancías diversas. La tripulación (20 de la India y 1 de Sri Lanka) aportará información de notable importancia cuando les sea tomada declaración.***

***De forma provisional, naturalmente, hay unos parámetros básicos sobre los que proyectar los análisis que vendrán, las estimaciones que no tardarán y los veredictos prematuros sobre culpas y calificaciones de conducta que nunca suelen faltar ante el valor capital de las noticias sobre grandes siniestros marítimos.***

1. ***Las coberturas de seguro en juego.***
2. ***El cuadro del régimen de responsabilidad derivada de los hechos.***
3. ***La limitación de responsabilidad y la configuración de la deuda indemnizatoria.***

***1.Los seguros.***

***a) Por parte del buque portacontenedor.***

 ***El MVDali, buque neopanamax construido en 2015 por el astillero Hyundai Heavy Industries, de Corea del Sur, para la naviera Oceanbulk Container Management, de Grecia, que había de fletarlo al grupo Maersk. En 2016 fue vendido a Grace Ocean Pte Ltd. para ser operado y administrado por Synergy Marine Group, de Singapur, una conocida empresa global de “shipmanagement” (operación de buques) que maneja más de 600 buques. Synergy cedió el buque a Maersk Logistics en fletamento por tiempo, bajo cuyo régimen de empleo comercial fue programado un viaje de Baltimore a Sri Lanka con carga del mercado regular de Maersk. El gestor náutico no- propietario es Synergy, que concierta el seguro de casco-máquinas; y el gestor comercial es el grupo Maersk, que conoce el buque desde su botadura y suele contratar el seguro de P&I (Protección e Indemnización), en el caso presente con The Britannia Steam Ship Insurance Association, de Londres, con sucursal en Singapur.***

***El seguro de casco-máquinas se cubre de acuerdo con las condiciones inglesas ITC (Hulls) 1/10/1983, en su versión de 1/11/95, y posteriores cláusulas actualizadas. Una de tales (additional clauses) es la 37 (versión 1/11/2003) para “objetos fijos y flotantes”, que tendrá relación directa con este caso. En virtud de esta garantía adicional, la condición relativa a la cobertura por casos de abordaje (cláusulas 6 y 7) queda modificada en el sentido de que el Asegurador se obliga a:***

***-indemnizar al Asegurado hasta tres cuartos de toda cantidad(es) pagada por éste a toda otra persona por concepto de responsabilidad legal por daños perjuicios resultantes de (6.1.1) PERDIDA O DAÑOS A TODO OTRO BUQUE U OBJETO FIJO O FLOTANTE O A BIENES EN LOS MISMOS; RETRASOS O PERDIDA DE USO DE …….TODO TAL OBJETO FIJO…***

***cuando tal pago por el Asegurado resulte ser consecuencia de que el buque asegurado haya ……….golpeado todo objeto fijo………………….;***

***-La indemnización aquí prevista (cláusula 6) será adicional a la correspondiente en razón de otros términos y condiciones de este seguro* (p.ej., principalmente pérdida y daños propios al buque).**

***Tal indemnización estará sometida a las siguientes condiciones:***

***-en ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores podrá exceder de su parte proporcional a los tres cuartos del valor asegurado del buque en cada siniestro (colisión con objeto fijo).***

***-los Aseguradores abonarán, también, tres cuartas partes de las costas legales recaídas sobre el Asegurado en relación con sus actuaciones para oponerse a las reclamaciones de responsabilidad o a obtener la limitación de tal responsabilidad, siempre que hayan sido autorizados por los Aseguradores a incurrir en tales costas y que la responsabilidad total de los Aseguradores no exceda del valor asegurado del buque objeto de seguro (****salvo conformidad por escrito del Asegurador****).***

***-Se excluyen: los pagos hechos por el Asegurado en concepto de remoción o disposición de obstrucciones, restos, cargamentos u otros bienes; ningunos bienes, reales o personales, salvo el objeto fijo; pérdida de vida, lesiones personales o enfermedades; polución, contaminación o daños al medio ambiente o amenaza de tales, salvo en los casos de salvamento (art.13.1 Convenio de Salvamento Marítimo 1989).***

***-en el caso de que la colisión o choque con el objeto fijo se haya producido por el buque objeto de seguro y el objeto fijo pertenezca, todo o parte, al mismo propietario del buque….. (*no resulta aplicable aquí*).***

***En virtud de la Condición 38 los Aseguradores, por escrito, pueden acceder a eliminar la expresión “tres cuartos”, lo que en el caso presente no parece ser el caso dada la práctica aseguradora.***

***El detalle de la condición de seguro es importante y en su conjunto revela la cobertura otorgada bajo el seguro de casco máquinas.***

***b) Por parte del Club de P&I del operador del buque.***

***El Asegurador de P&I para este buque es The Britannia Club, autorizado desde 2021 por la Monetary Authority of Singapore. Fundado en 1855 en Londres es hoy el P&I Club más antiguo del mercado mundial. Sus condiciones surgen de un contrato de seguro con el Miembro Asegurado (el operador del buque que tiene la gestión náutica del mismo), que incluye las “Reglas. Términos y Condiciones”. Tanto el contrato como sus reglas, términos y condiciones se rigen por Derecho Inglés y cualquier controversia, diferencia o litigio surgido en relación con las mismas estará sometido a la exclusiva competencia del High Court de Londres.***

***BRITANNIA RULES CLASS 3 ,23/24- III Riesgos cubiertos.***

***- Regla 19(10), del Britannia Club, DAMAGE TO PROPERTY:***

***Cobertura de las responsabilidades en las que el Miembro (Asegurado) pueda incurrir, junto con las costas y gastos correspondientes, sobre pagos de daños, perjuicios o indemnizaciones resultantes de toda pérdida, daños o infracción de derechos causados a propiedades ajenas, a saber:***

***(a)Objetos fijos y flotantes: responsabilidad por causa de pérdida o daños a atraques, muelles, dársenas, espigón, instalación de tierra de cualquier tipo, mueble o inmueble (que no sea otro buque o cargamento u otra propiedad transportada en el buque inscrito en el seguro) por razón de contacto entre el buque inscrito y tal objeto de propiedad.***

***En el caso del M/V Dali el “objeto fijo” ha sido la instalación de tierra llamada puente de Francis Scott Key, sito en el puerto de Baltimore (Maryland, EE.UU.).***

***Pero el seguro de P&I sólo cubrirá la parte de la responsabilidad del Miembro (Asegurado) que exceda de la suma cubierta por la Póliza de Casco-Máquinas, es decir una cuarta parte (1/4). Y teniendo siempre en cuenta que no será recuperable del P&I Club ninguna suma recuperable conforme a la Póliza de Casco- Máquinas o que habría sido recuperable del seguro sobre casco-máquinas en caso de no existir franquicias o deducciones aplicables en dicho seguro. La cobertura de este riesgo-tipo es complementaria con la de la póliza de casco-máquinas y, a la vez, “de exceso”, es decir, sólo tendrá efecto para aquellas cantidades que no sean recuperables por el Miembro (Asegurado) bajo la Póliza de Casco-Máquinas.***

***Reglas esenciales a tener en cuenta:***

***-el seguro de P&I para este tipo de riesgos (objetos fijos) cubre la responsabilidad legal del Miembro (Asegurado), por lo que tal responsabilidad, en caso de no ser admitida y aceptada por el Asegurador de P&I, tendrá que ser establecida por un tribunal competente mediante sentencia firme, definitiva e inapelable.***

***- dicha responsabilidad legal estará sometida al beneficio de limitación que confiera un derecho de limitación de deuda al Miembro (Asegurado) de acuerdo con la ley aplicable y a los Convenios internacionales aplicables a la reclamación.***

***-el Miembro (Asegurado)está obligado contractualmente, en virtud de la cláusula “pay to be paid” a abonar el importe de la reclamación en primer término y, después pero solo después, a reclamar y recuperar del P&I Club lo pagado. No hay derecho a la “acción directa” del perjudicado contra el Asegurador de P&I.***

***-La defensa del Miembro (Asegurado) frente a las reclamaciones será guiada y ejercitada bajo control del Club, directamente y por medio de los abogados designados con su consentimiento.***

***c) Otros seguros.***

***Los daños a la carga contenerizada estarán cubiertos por Pólizas de Seguro de Mercancías.***

***La pérdida y daños a los contenedores, que no fueran propiedad o empleo de la propia operadora del buque, tendrán cobertura de seguro a través de Pólizas concertadas por el Fletador.***

***La responsabilidad del porteador (operador y/o fletador por tiempo del buque) es objeto de cobertura por el Club de P&I conforme a las condiciones establecidas en la Clase III, Riesgos Cubiertos (“cargo claims”) establecidas por The Britannia Club, quien puede tener asimismo asegurados los “riesgos del Fletador por tiempo” Maersk Logistics (no confirmado).***

***-La instalación del puente destruido, obra pública del Estado de Maryland, podrá tener protección de seguro a través de esquemas municipales (de Baltimore), estatales (Maryland) o federales (Estados Unidos), de cuya confirmación, detalle y aplicabilidad al caso no disponemos. En todo caso, la eficacia aseguradora sobre el puente de todo esquema de Derecho Público actuará en primera línea e instancia directa, ya que para poder reclamar contra los seguros de casco-máquinas y P&I del buque será necesario determinar, ante todo, la responsabilidad del operador del buque en los hechos causídicos. Por lo que en su momento habrá de contemplarse un cuadro subrogatorio que permita proceder en demanda de la responsabilidad del operador del buque, y de ahí emprender los recobros de dichos seguros privados, salvo el caso (nunca descartable) de que las partes implicadas puedan llegar a acuerdos indemnizatorios o de concurrencia de las coberturas de seguro implicadas.***

***2.La responsabilidad dimanante de los hechos.***

***La delimitación final de los hechos del siniestro no nos permite adelantar un relato más que indiciario, que es conocido ya por lo divulgado en los medios de comunicación.***

***A fin de estimar, si no determinar, las CAUSAS y llegar a un apunte de responsabilidad habrá que esperar a que culminen las investigaciones judiciales que actualmente se siguen en Baltimore (personas fallecidas en el puente) y la que ha comenzado el Gobierno de Singapore, país del pabellón del buque. Por lo que, en el presente estadio a pocos días del suceso, solamente ensayaremos un dibujo del planteamiento legal del régimen de responsabilidad a estudiar y de sus aspectos variables.***

***En un supuesto de colisión o choque con un objeto fijo, tal como es la estructura del puente, es oportuna la analogía con el régimen jurídico del abordaje- pero únicamente- en cuanto a que el buque DALI es único autor de un contacto físico con el objeto fijo, en el que se han producido pérdida de vidas, lesiones y daños a propiedades; aunque no se sigue una culpa presunta de dicho buque, ya que puede haber intervenido la fuerza mayor, o incluso algún grado de culpa común. La existencia de culpa por parte del buque deberá ser establecida, así como la relación de causalidad entre esa culpa y el daño causado, con más la naturaleza y cuantía de los daños. Todo el espectro causativo culposo y sus consecuencias habrá de ser probado a satisfacción del tribunal competente, sin poder descartar la propia ausencia de culpa (por clara que parezca la imputación hoy a los ojos de los medios informativos).***

***El estudio jurídico ha de atender, en primer término, a la ley aplicable a la responsabilidad, que surgiría en un marco extracontractual (“in tort”) en lo que concierne al choque del buque con el puente, a diferencia de los daños sufridos por los contenedores y sus contenidos a bordo del buque, que se derivarían de un contrato de transporte marítimo.***

***El accidente será contemplado y los hechos serán configurados, a sus efectos jurídicos, por las leyes de los Estados Unidos. Como país anglosajón inserto en el “Common Law”, comprende y regula el derecho de daños mediante el concepto de “tort law” que da cabida a los actos perjudiciales en materia civil, es decir, el ilícito civil (llamado “civil wrong”) que dan lugar a una responsabilidad extracontractual. Por sí solos tales actos no pueden considerarse penalmente relevantes. La persona que, gozando de capacidad y responsabilidad legal, resulta ser autor del daño puede ser una entidad física o moral, y ha de responder por tal daño frente al perjudicado. El Derecho de daños estadounidense tiene origen jurisprudencial y es distinto en cada Estado de la unión. En el presente caso será de aplicación el régimen del “tort law“y del “negligence law” vigentes en el Estado de Maryland, junto con la jurisprudencia de los tribunales( District Courts, State Courts, Supreme Court y otras intervinientes de forma incidental), en cuanto ley del lugar de los hechos (“lex loci delicti”).***

***Tanto las responsabilidades como los daños y su determinación y admisión (según sean directos, indirectos, consecuenciales, remotos y, en su caso, morales; no “punitivos” salvo que se declaren responsabilidades penales) habrán de ser investigadas a la luz del Derecho estadounidense aplicable y de la jurisprudencia acogible por el tribunal competente (de la demarcación judicial de Baltimore).***

***3.La limitación de responsabilidad y la configuración de la deuda.***

***Por “compensation” se entiende, en Derecho anglosajón la indemnización fijada por un tribunal en reparación del daño causado al perjudicado por el causante declarado responsable. “Compensation” no alude a la restauración del perjudicado al estado económico en que se encontraba antes del siniestro, sino a la suma pecuniaria que el tribunal adjudique tras aplicar la ley y las circunstancias del caso, así como los actos realizados por el perjudicado para evitar los daños o, una vez producidos, disminuir su alcance perjudicial de forma cierta y cuantificable.***

***En el Derecho anglosajón y en el Derecho Marítimo Internacional, el responsable tiene derecho a limitar su responsabilidad, reduciendo el importe de la deuda frente al tercero(s). El Estado de Maryland posee su “Statute of Limitation”. En el nivel internacional existen dos Convenios de Bruselas relativos a Limitación de Responsabilidad de Navieros, de 1924 y 1957 respectivamente; y un Convenio de la OMI, hecho en Londres, en 1976 relativo a “Limitación de responsabilidad por Reclamaciones Marítimas”, modificado por un Protocolo de 1996, por lo que el reconocido internacionalmente en la actualidad es el LLMC 76/96, es decir, el “Convenio de Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas”, Londres, 1976/96. Conforme a lo previsto en este Convenio de la OMI la reclamación por daños al puente Francis Scott Key podría ser objeto de limitación, por parte del operario del buque causante de los daños, de acuerdo con el Art.2(1)(a): daños a “vías navegables”, surgidos en relación vinculada con “la explotación del buque”. Salvo que se declarase la comisión de dolo o dolo eventual, el crédito que se reclamase quedaría limitado a 400 DEG (Derechos especiales de giro) x tonelada de arqueo del buque “Dali” (art.6, Protocolo 1996); atendiendo a que el tonelaje de registro bruto del buque es de 91.128 toneladas (Convenio internacional sobre Arqueo de Buques, 1969) la suma del fondo de responsabilidad se situaría en torno a DEG 36.451.200, constituyendo la responsabilidad máxima pagable por el operario del buque de forma total, por todas las reclamaciones que encajaran bajo dicho concepto y epígrafe. Entendemos que hay que descartar el régimen por tonelaje y un fondo de limitación tan atractivo en el caso presente.***

 ***Los Estados Unidos no han incorporado a su legislación ninguno de los tres Convenios internacionales antes mencionados en materia de limitación de responsabilidad. Habría que aplicar la legislación relativa a limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, de 1851 (46 United States Code Appx.183(a), que dispone que el cálculo de limitación ha de realizarse sobre el valor del buque y del flete pendiente con posterioridad al siniestro (tomado de forma amplia en la jurisprudencia) e incluso sobre otros intereses, y no sobre el tonelaje del buque calculado con al accidente, como hacen los Convenios internacionales de 1957 y el citado LLMC 76/96.***

***Estados Unidos (el Estado de Maryland), no obstante lo anterior, tiene un sistema de limitación de responsabilidad por tonelaje, mediante una tarifa de USD420 x grt fijada en 1984 (cuya actualización por Maryland habrá de ser comprobada), para las reclamaciones por lesiones personales y muertes producidas en siniestros, que sería de referencia para las ocurridas en el caso del MV DALI favoreciendo al operario de forma parcial y especial para ese tipo de reclamaciones. En consecuencia, el régimen USA de limitación para daños a propiedades, pérdidas económicas y lucro cesante permitiría una cifra mucho mayor tras obtener el valor de mercado del buque mediante cotización antes del siniestro (no el valor asegurado en la póliza de casco-máquinas) y sumarle el importe del flete por tiempo para el período en el que se habría realizado el viaje del buque con carga a Sri Lanka. Con otro fondo de limitación especial (muertes y lesiones corporales). La sentencia más destacable en cuanto a la limitación según el valor del buque antes del siniestro fue la, ya clásica, dictada en el caso “The Titanic “en 1914.***

***Se deducirán de esta primera aproximación al tema los siguientes apuntes:***

***-la jurisdicción norteamericana tiene competencia.***

***-será de aplicación la ley del tribunal competente en este caso de responsabilidad extracontractual, y tal ley será la de los Estados Unidos (legislación estatal y federal).***

***-el régimen de limitación de responsabilidad será el correspondiente bajo la legislación aplicable de los Estados Unidos.***

***-las coberturas de seguro para daños a terceros, respecto al buque (casco-máquinas y la complementaria de P&I) entrarán en juego una vez haya sido declarada la responsabilidad del asegurado/miembro y tras haber accedido a la limitación de responsabilidad aplicable conforme a la ley del tribunal.***

***-las pólizas de seguro son derecho de contratos, sus términos y condiciones tienen toda vigencia entre los contratantes y en favor de terceros según lo establezcan tales condiciones, por lo que las mismas habrán de ser entendidas y cumplidas según su propio tenor y de acuerdo con la ley inglesa.***

***-entendemos que no hay “acción directa” disponible a favor de los terceros perjudicados y que todo litigio relativo a la aplicación del seguro y a las indemnizaciones a cargo del asegurador (tanto en casco-máquinas como en P&I) habrá de ser sometido a la jurisdicción británica determinada en las condiciones del seguro. No son descartables, en el plano de las reclamaciones de seguro, los conflictos jurisdiccionales y la atribución de competencia por parte de la jurisdicción estadounidense. Habrá que estar, asimismo, a lo que suceda por vía de procedimientos en materia de medidas cautelares contra los intereses del buque. La jurisprudencia marítima de “tort cases” está llena de supuestos a través de los cuales las partes involucradas en toda liza legal han buscado obtener la competencia del tribunal en el foro que mejor convenga a sus intereses y objetivos.***

***A fecha de hoy, la tripulación ha permanecido a bordo casi 3 meses y van siendo autorizados a desembarcar (ya 10 tripulantes) y entrar en territorio de EE.UU. El buque se dirigirá a Norfolk, Virginia, para ser reparado el 1 Julio.***

***Cuanto antecede no puede ser entendido más que como un acercamiento preliminar al que será otro litigio marítimo de gran envergadura, coste, duración, interés decreciente, y resultados finales inciertos. El ejemplo del caso “Prestige” permanece aún objeto de lectura continuada después de 22 años de ocurrido el siniestro.***

***-El Derecho Marítimo y el Mediterráneo.***

***El Mare Nostrum es un ámbito desigualmente delimitado y un crucigrama para el Derecho Internacional. Un viejo cruce de caminos que hoy concentra un creciente número de tensiones, algunas tan opuestas como la de los emigrantes que perecen en sus aguas y la de la afluencia de turistas que acuden a sus soleadas playas de vacaciones.***

***Es una cuenca cerrada, rodeada de veinte Estados, diferenciada por dos riberas Norte y Sur, con puertas a horizontes conflictivos (el Mar Negro, el Egeo, el Adriático y la orilla de Oriente Medio) y con dos vías navegables de paso interoceánico (el Estrecho de Gibraltar y el Canal de Suez). El Mediterráneo comunica y separa tres continentes Europa, Asia y África, de ahí que su interés geopolítico y geoeconómico sea máximo. Mayor aún es su importancia histórica, sociológica, cultural y lingüística. Abarca un 8% del espacio marítimo global, por el que transitan un 25% del tráfico marítimo mundial y 2/3 de los flujos de energía destinados a Europa. Es, a la vez, un puente y un tapón entre dos mundos: los países de su ribera Norte, ricos, poderosos, posmodernos y con una población que envejece; y los de la orilla Sur, inmersos en dificultadas económicas, demográficas, sociales y políticas. Si alguna vez en la Historia fue un espacio compartido, en la actualidad es un espacio en disputa, tensionado, además, por la guerra de Gaza y la de Ukrania. Los dramas y desigualdades más flagrantes vierten esas tensiones en sus aguas a diario, de modo que sus dimensiones dibujen un escenario de tránsitos de peligro para aquellos que lo cruzan sin amparo militar. El uso desinhibido de la fuerza y las trasgresiones del Derecho Internacional campean a su gusto por el Mare Nostrum.***

***La tendencia a poner en tela de juicio las fronteras marítimas preocupa, sobre todo, a los países de la orilla Norte, poseedores de flotas acostumbradas a disponer libremente de la “alta mar” y que llevan varios siglos manteniendo con los océanos relaciones de explotación, pero cuyo terreno de juego se está viendo reducido. La CONVEMAR, que entró en vigor en 1994, consagraba la instauración de zonas económicas exclusivas (ZEE) en un espacio que se extiende hasta 200 millas marinas(370 kms) a lo largo de las costas, en lo que fue una concesión a los Estados costeros o ribereños, en especial los países de la orilla Sur, que confiaban en poder beneficiarse de los recursos de tales amplias zonas económicas marinas .A cambio, la Convención garantizaba la libre circulación marítima por estos espacios (buques de guerra incluidos), e incluso por las aguas territoriales (12 millas, algo más de 22 kms.) mediante el llamado “paso inocente”. Un equilibrio conflictivo y cada vez más cuestionado. Algunos países ribereños del Mediterráneo tratan de maximizar sus espacios marítimos y de limitar los derechos de tránsito de terceros países, confiriendo progresivamente a sus ZEE un carácter económico-político por medio de medidas militares de antiacceso, licencias y peajes, la construcción de plataformas petroleras o de campos eólicos, la creación de reservas marinas, etc. Las grandes naciones marítimas de la ribera Norte, en la actualidad, se muestran satisfechas del “buen compromiso” alcanzado en Montego Bay 1982 (CONVEMAR) y están prestas a defenderlo. Tanto Argelia, como Turquía y Libia han conseguido ampliaciones territoriales de sus aguas mediante actividades de explotación industrial “off-shore”. Curiosamente, dos países en guerra oficialmente, Líbano e Israel, llegaron a un acuerdo bilateral en 2022 para explotar unos importantes yacimientos de gas mediante un trazado de separación de aguas, que concede a Israel los yacimientos de Karish y al Líbano la mayor parte de la producción de los de Qana.***

***Otro de los focos de continuada alarma y tragedia reside en el asunto de la emigración. Los cruces irregulares de las fronteras de la Unión Europea se realizan, sobre todo, por las costas mediterráneas. En 2023 se registraron 266.940 llegadas y 2.800 ahogados. Italia ha restringido las capacidades de las organizaciones humanitarias para emprender operaciones de salvamento en la mar, prohibiendo las salidas de puerto a sus barcos con diversas excusas (lo que también hacen Malta y España en ocasiones). La ruta mediterránea se ha vuelto aún más peligrosa con los intentos diversos de solución emprendidos por la UE para paliar los naufragios y contener los flujos migratorios. En 2016 firmó un acuerdo con Turquía para confiarle la recepción y cuidado en su territorio de 3 a 4 millones de refugiados, en su mayoría sirios llegados a las islas griegas del Mar Egeo, a cambio de una compensación económica de 6.000M de euros. En 2020, sin embargo, Turquía abrió el paso hacia Grecia a 20.000 refugiados con el fin de ejercer presión sobre Bruselas. La UE apoya a la Guardia Costera libia para devolver a Libia los emigrantes que se hacen a la mar, en gran parte huyendo del conflicto bélico civil operante en ese país.***

***Se observa un rearme naval prácticamente generalizado en el Mediterráneo. Según planes anunciados, entre 2008 y 2030 el aumento del tonelaje de la marina de guerra será de un 160% en Israel, un 170% en Egipto, un 120% en Argelia, un 52% en Marruecos y 33% en Turquía. La creación, o aumento, de las flotas de guerra da prioridad a la preservación de los intereses nacionales o de soberanía en momentos de creciente militarización y de negocio de armas proveniente de países suministradores, algunos integrados en la ribera Norte y miembros de la UE.***

 ***El interés estratégico del Mediterráneo ha sido reforzado por el compromiso de EE.UU. y de la UE en favor de la causa ucraniana en contra de Rusia, cuyo acceso por el Sur al Mediterráneo depende del Estrecho de Bósforo, controlado por Turquía. Ello está produciendo la instalación o ampliación de bases y equipamiento militar en torno a la conjunción mediterránea con el Mar Negro. Las perspectivas a 10-20 años afloran escenas de conflictos navales y de contención no organizada (según cada país europeo) del tráfico migratorio Sur-Norte.***

***Ante ese panorama de tensiones, el Derecho Internacional, el Derecho Humanitario y el desarrollo pacífico de Tratados bilaterales no ofrecen ni ejercen mucha autoridad frente al poder coercitivo de grandes y pequeñas potencias militares sobre los espacios del Mar Mediterráneo.***

 ***¿Y el Derecho Marítimo?.***

***En el Mediterráneo el Derecho Marítimo ha tenido una evolución favorable hacia la uniformidad internacional gracias a la labor aglutinadora del COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL (CMI). Se constituyeron Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo (AEDM), como ramas nacionales del CMI, hecho y desarrollo que permitió que países mediterráneos adoptasen Convenios Internacionales Marítimos. En la actualidad permanecen 10 AEDM en Francia (la más antigua, fundada en 1897), Italia, Grecia, España, Malta, Turquía, Eslovenia, Croacia, Rumania y Ukrania, aunque durante muchos años también fueron ADM miembros del CMI las de Israel, Rusia y Marruecos. Ese tejido se fue formando a partir de la participación de distinguidos jusmaritimistas de países mediterráneos en las actividades y en los objetivos uniformadores del CMI. Varios Presidentes del CMI fueron mediterráneos (de Francia, Italia y Malta). Los siguientes países mediterráneos son parte, hoy día, de destacados Convenios Internacionales Marítimos: Francia, Italia, España, Grecia, Egipto, Siria, Turquía, Líbano, Israel, Chipre, Malta y hasta 18 adoptaron el Convenio de Bruselas 1924 conocido como “Reglas de la Haya”. Debemos destacar el Convenio de Barcelona de 1976 relativo a la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación Marina, y sus anexos Protocolos, que fue suscrito por 16 países de ambas orillas mediterráneas, incluyendo a Argelia, Albania, Chipre, Libia, Malta, Túnez, Mónaco y Siria, que no participan en el CMI. La conciencia común de proteger el mare Nostrum inspiró el Convenio de Barcelona y dejó abierta la esperanza para futuros consensos mediterráneos globales en torno a materias de Derecho Marítimo, público y privado.***

***La cooperación marítima entre países mediterráneos, en la actualidad, plantea retos de conectividad portuaria, de puertos deportivos, de entendimiento sobre logística intermodal y de líneas de transporte, y en particular en relación con la facilitación de los cruceros turísticos. No puede ser obviado ni superado fácilmente el cuadro de tensiones geopolíticas, ni la distancia abismal entre culturas y civilizaciones agitadas por extremismos religiosos; sin embargo, existen lazos en materia de seguridad de la navegación, de protección del medio ambiente y de transporte marítimo de mercancías que ya ocupan a empresarios y a gobiernos en proyectos industriales e intercambios. Esas oportunidades comunes podrían facilitar el impulso adelante de la campaña uniformadora del CMI y de las NN.UU. entre los países mediterráneos aún no integrados, o reincorporados, al CMI. En tal sentido se ha formado una iniciativa llamada MARMEDLAW, dirigida por la AEDM de Croacia, que persigue una mayor cooperación jurídica y legislativa, amén de comercial, con los países de la orilla Sur; se trata de un movimiento regional que motiva a las ADM residentes en países mediterráneos del Norte. No hay lugar ni paz para augurios sobre la cooperación mediterránea, pero “eppur si move”. El Derecho Marítimo ha acercado mucho más a los países mediterráneos que ninguna otra empresa, en el fondo late el hecho de que el Mare Nostrum fue siempre un mundo de comerciantes por mar y de intercambios de flujos mercantiles.***

 ***-Ley No.115 de la República de Cuba “DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE”.***

***La ley marítima cubana apenas es conocida y no figura entre los focos de atención de los comentaristas jurídicos. Con el No.115 fue aprobada la Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre por la Asamblea Nacional del Poder Popular de la República de Cuba en su sesión de 6 de Julio 2013 y publicada en la Gaceta Oficial No.034 Extraordinaria del 4 Noviembre 2013.Tiene como objetivo principal la actualización legislativa con motivo de la adopción de “Convenios internacionales que garantizan la seguridad de la vida humana en el mar, los hechos y actos relacionados con la navegación y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino”, y en tal enfoque se alinea con los objetivos promovidos por la OMI. Su ámbito de aplicación territorial comprende el mar territorial (12 millas náuticas) y las aguas interiores, así como otros espacios marítimos adyacentes al mar territorial cubano en los que ejerce jurisdicción en correspondencia con los Tratados y Convenios Internacionales de los cuales el Estado Cubano es parte.***

***La Ley está acompañada por un Reglamento contenido en el Decreto No.317, del Consejo de Ministros, aprobado el 2 Octubre 2013, y unido al texto promulgado de la Ley 115.***

***Su modernidad en materias de Derecho Público se hace patente en las siguientes disposiciones:***

***-el abanderamiento provisional de buques bajo pabellón cubano (art.12, Sección Tercera).***

***-el abandono de un buque, embarcación y artefacto naval extranjero al Estado cubano (arts.18-25, Capítulo III).***

***-el desguace de buques y embarcaciones en territorio cubano (arts.31 y 32), y el amarre o fondeo temporal (arts.33 y 34).***

***-la seguridad y protección marítima (arts.35 a 42), con sumisión plena a lo previsto en los Convenios Internacionales.***

***-la prevención y control de la contaminación del medio ambiente (arts.43 y 44).***

***-la obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil exigible a todos los buques extranjeros que naveguen por aguas jurisdiccionales o arriben a puertos nacionales(art.122.3).***

***Sin embargo, en materias de Derecho Privado, la normativa dista de ser moderna y apropiada para el siglo XXI, destacándose los siguientes aspectos:***

***-Establece una lista de privilegios marítimos equivalente a la del viejo Convenio de Bruselas de 1926 incluyendo (art.45.2. f) las indemnizaciones por “perdidas o daños a la carga o equipaje” entre la categoría de reclamaciones extracontractuales derivadas de accidente (con el riesgo interpretativo de estimar privilegiados los créditos resultantes de pérdidas o daños a la carga transportada por Conocimiento de Embarque.***

***-Concede privilegios sobre las mercancías transportadas, al igual que otras legislaciones latinoamericanas (p.ej., la de Panamá),tales como: los derechos aduanales y de depósito, los gastos legales hechos en interés común de los acreedores, la extracción de mercancías naufragadas, el reembolso de los gastos y remuneraciones por el auxilio de personas o por el salvamento del buque como contribución a la avería gruesa, el flete y demás créditos derivados del contrato de transporte, y los gastos de carga, descarga y almacenaje, y el importe de la deuda contraída por el Capitán o Patrón sobre la carga , en el caso de carencia de fondos para continuar viaje (el viejo y extinto “préstamo a la gruesa”).Estos privilegios tienen un plazo de caducidad de 30 días a partir de la fecha de descarga , pero no pueden ejercitarse si la mercancía ha pasado legítimamente a manos de terceros, con lo que tales privilegios son, en realidad, derechos de retención sobre las mercancías transportadas.***

***-El “derecho de preferencia” que la Ley 115 otorga, sobre buque y carga, ocupa especial relevancia en materia hipotecaria. Efectivamente, además de los créditos marítimos privilegiados concedidos por el Convenio de Privilegios e Hipotecas de 1926, tendrán preferencia sobre el crédito hipotecario : las primas del seguro del buque y de la dotación (seguros individuales) correspondientes al último año, las obligaciones tributarias a cargo del propietario del buque por razón de su último viaje o del año inmediatamente anterior, el reembolso del “préstamo a la gruesa”, la indemnización debida a los cargadores por el valor de la carga embarcada que haya sufrido pérdidas o averías, la contribución del propietario del buque a la avería gruesa, y los derechos y créditos litigiosos anotados en el Registro del buque antes de la inscripción de la hipoteca. Esa aportación de la Ley 115, en art.50.3, perjudica los intereses hipotecarios y contradice lo previsto en el art.3 del Convenio de Bruselas 1926 al respecto de las limitaciones puestas a los “privilegios nacionales”, creados por vía de legislación interna.***

***-No contiene una regulación especial para el contrato de seguro marítimo (art.143).***

***-Incorpora el régimen de responsabilidad en materia de transporte marítimo contenido en las Reglas de la Haya, Convenio de Bruselas 1924 (art..249- 275 Reglamento), aunque por mor del art.255 determina la responsabilidad del porteador contractual cuando la ejecución del transporte o parte de éste haya sido confiada a un “transportista efectivo”, disposición recogida por las Reglas de Hamburgo 1978.***

***-Al regular el Fletamento por Tiempo, establece que corresponde al fletador responder por los daños sufridos por el buque y por las reclamaciones de terceros que se deriven de la gestión comercial (art.301 Reglamento); lo que, en el primer supuesto, resulta anómalo ya que la gestión náutica y la posesión del buque continúan en manos del naviero fletante, y las órdenes de navegación dictadas en virtud de la “gestión comercial” son materia discutida por la más reciente jurisprudencia que tiene en cuenta la responsabilidad y función náutica del Capitán. Asimismo, en virtud del Art.310 del Reglamento, hace responsable al fletador, ante el fletante, “por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque siempre que estos se deriven de su explotación comercial”, lo cual tiene una clara complejidad práctica.***

***-Finalmente, por tratarse de un país de economía dirigida, exige la sumisión expresa a los tribunales competentes de la República de Cuba para poder otorgar la inscripción de una hipoteca naval en el país (lo que puede ser extensible al reconocimiento de hipotecas extranjeras) y establece como exigible una cláusula de renuncia a todo género de indemnización contra el Estado cubano, tanto en el orden nacional como internacional, en los casos en que el acreedor hipotecario o el propietario del buque sean extranjeros (art.101).***

***La República de Cuba ha ratificado la CONVEMAR 1982(Montego Bay) y el Convenio de Bruselas 1924 “Reglas de la Haya” así como el Convenio sobre Privilegios e Hipotecas, Bruselas 1926. Desde 1983 permanece ajena al movimiento unificador internacional sobre legislación marítima, por lo que la Ley 115 constituye el Derecho Marítimo cubano de producción interna.***

**2.JURISPRUDENCIA.**

**Londres.**

**-MUR Shipping BV v. RTI Limited (2024), UKSC18, 23 Mayo 2024. Fuerza mayor contractual.**

***En un contrato de fletamento por viajes consecutivos MUR Shipping acordó transportar cargamentos de bauxita desde Conakry (Guinea) a Dneprobugsky (Ukrania) entre el 1-7-2016 y 30-7-2018. El fletador RTI había de abonar los fletes en dólares estadounidenses. El 6 -4-2018 los Estados Unidos impusieron sanciones a una sociedad llamada United Company Rusal plc. (Rusal), que era a la sazón la sociedad propietaria de RTI. El contrato de fletamento contenía una cláusula de “fuerza mayor” (no.36); el armador MUR estimó que el fletador RTI quedaba igualmente sancionada como sociedad filial de Rusal, y avisó a RTI que dejaba de nominar y cargar buques conforme al contrato de fletamento en consecuencia. MUR estimó que la continuación de los viajes contratados sería una violación de las sanciones norteamericanas a empresas rusas, y en concreto que dichas sanciones impedían pagos en dólares estadounidenses, moneda exigida por el contrato COA. El fletador RTI se opuso a tal aviso, alegando que la sanción contra Rusal no le impedía abonar el flete en otra moneda, como euros, asumiendo los gastos añadidos por el cambio de moneda de pago. MUR se negó a ello y obligó a RTI a buscar y contratar otros buques alternativos a fin de cumplir con los embarques comprometidos con el importador ucranio. Por lo que RTI reclamó esos costes a MUR en arbitraje. El laudo arbitral le fue favorable, pero MUR apeló ante el High Court de Londres, que confirmó el laudo, pero MUR apeló la decisión ante el Tribunal Supremo en la siguiente cuestión de Derecho:***

***-Puesto que la Cláusula 36 de Fuerza Mayor señalaba: “un suceso de fuerza mayor es aquel que ……….. (d) no puede ser evitado mediante ACTOS RAZONABLES por la parte afectada”, la cuestión sometida al Tribunal de Apelación era: si la expresión “actos razonables” de la parte afectada, a efectos de la cl.36(d), del contrato de fletamento pueden incluir aceptar el pago en Euros en lugar de en US dólares, tal como indica el contrato.***

***El TS resolvió unánimemente en favor de MUR en sentido negativo, declarando que el pago en moneda distinta produciría retrasos bancarios para MUR y que, en todo caso, no era seguro que se evitaría la causa de fuerza mayor burlando los efectos de las sanciones estadounidenses. Por lo que, a efectos de la cláusula y una vez invocada la fuerza mayor, el Armador no estaba obligado a aceptar el abono en otra moneda, es decir, en forma modificativa del contrato ni por tal motivo supletorio, no aceptado, correr riesgos de ningún tipo. El fallo ofrece importantes dudas sobre la buena fe en el cumplimiento de los contratos y sobre el derecho del fletador a los viajes contratados por cuanto el cambio de la moneda más pago de perjuicios no equivaldría a incumplimiento del contrato. Pero la literalidad fatal de lo pactado, en la que descansa el fallo, puede tener importantes repercusiones para las partes que redactan cláusulas de fuerza mayor ya que será necesario, a los efectos de Derecho inglés, que se cuiden mucho de incluir expresamente la facultad de pagos en moneda equivalente al importe convenido, aunque ello pueda suponer – como entendemos – una mera desviación técnica del condicionado contractual.***

**-Sharp Corp. Ltd. v. Viterra BV (2024) UKSC 14, 8 Mayo 2024.Cálculo de daños y perjuicios derivados de incumplimiento de contrato.**

***El Tribunal Supremo hubo de resolver sobre una apelación relativa a la venta de un cargamento de lentejas y guisantes en condiciones C&F Mundra (India). El comprador estaba obligado a pagar el precio de la mercancía antes de su llegada al puerto de Mundra, puerto de descarga, pero no lo cumplió; el vendedor le concedió más tiempo para el pago y autorizó la descarga de la mercancía, el trámite aduanero y su almacenamiento en la terminal de Mundra. Comoquiera que el impago continuaba, el vendedor declaró incumplimiento y rescindió el contrato. Sin embargo, en las fechas de la descarga el Gobierno de la India impuso tasas de importación que incrementaron el valor de la mercancía, importada y libre de aduana, pero depositada por cuenta del exportador vendedor, quien comenzó arbitraje GAFTA reclamando daños y perjuicios consistentes en la diferencia entre el precio del contrato y el valor (estimado) de la mercancía en la fecha de incumplimiento del contrato por el comprador. El vendedor hizo el cálculo de perjuicios por referencia del precio C&F y el coste hipotético de comprar la misma mercancía y venderla a bordo del buque, y la Junta de apelación arbitral GAFTA le concedió los perjuicios según tal cálculo. El comprador apeló al Court of Appeal, en vía judicial, alegando que el cálculo, conforme a la “default clause” en el formulario GAFTA, había de tomarse en la diferencia entre el precio del contrato y el valor real actualizado de la mercancía situada en depósito por el vendedor, que acogió el razonamiento de “valor sustituto” según la hipótesis del vendedor.***

***Apelado tal resolución ante el Tribunal Supremo, éste resolvió que el Court of Appeal cometió error al liquidar perjuicios en base a que el contrato había sido convertido en un tipo “ex warehouse”, y en cuanto a los perjuicios mismos volvió a confirmar la doctrina de los dos principios que deben regir la cuestión, a saber, el compensatorio y la obligación de mitigar las consecuencias de un incumplimiento. Así, la parte inocente que sufre el incumplimiento de la otra debía haber mitigado o disminuido su pérdida económica acudiendo al mercado de compraventa, de modo que su pérdida derivada del incumplimiento hubiera residido en la diferencia entre el precio contractual y el precio de mercado en la fecha del incumplimiento. Puesto que lo más razonable habría sido que el vendedor hubiese vendido la mercancía después de rescindir el contrato de acuerdo con el valor de la misma en el mercado de Mundra. Por lo tanto, no en base a una hipótesis sustitutiva.***

***El fallo es importante porque se clarifica la forma de calcular los perjuicios contractuales derivados de rescisión conforme a los principios de compensación al agraviado y cuantificación de los mismos atendiendo a la obligación de éste de actuar para mitigar su pérdida, cosa que el vendedor del caso no hizo.***

**España.**

**-Auto no.45/24 de la AAP Valencia, de 25 Marzo 2024- Cláusula de sumisión al Tribunal Superior de Justica de Londres (London High Court).**

***La Audiencia Provincial de Valencia, Sección 9, dictó resolución desestimando la apelación interpuesta por el cargador LITERA MEAT SL contra la resolución del Juzgado de lo Mercantil no.5 de Valencia que había estimado la Declinatoria planteada por el porteador marítimo MSC Mediterranean Shipping Company S.A.***

***La Declinatoria sometía la cuestión de que la competencia para conocer la reclamación del cargador pertenecía a la jurisdicción del High Court de Londres por efectos de la cláusula de jurisdicción inserta en el Sea WayBill y el juzgado español había de apartarse. La AAP confirma la resolución del juzgado y sostiene, a través de larga y prolija fundamentación, que la cláusula contractual de atribución de competencia a dicho tribunal inglés es válida y plenamente eficaz. De nuevo el nudo gordiano post-Brexit que ata el art.468 de la Ley de Navegación Marítima a la libertad de elección de foro y que la AAP mediante este Auto pretende desatar, tras reconocer que no son de aplicación el Convenio de Lugano ni la doctrina comunitaria derivada de los casos “Castelleti” y “Coreck Maritime” ni los Reglamentos UE (dado que el Reino Unido ni Suiza son parte). Sin tal marco normativo que tendría precedencia sobre la norma interna de la LNM, lo intenta acudiendo a disposiciones generales (art.22.2 de l LOPJ en relación con el art.36 de la LEC y con el art.1255 CC) a fin de arribar a una interpretación laxa de los arts.468 y 469 LNM:” no compartimos la interpretación tan sumamente literal del precepto que hace la recurrente ,en el sentido de exigir para la validez de la cláusula de sumisión a la jurisdicción de los tribunales de Londres, que ésta se negocie de forma particular e independiente, con separación del resto de condiciones del contrato……..la firma en un Bill of Landing (en este caso es un Sea Waybill) y que se haya embarcado en otras ocasiones son condiciones suficientes para entender que la cláusula se ha incorporado al contrato como fruto de una negociación individual y separada, y lo cierto es que la cláusula se incorporó al denominado “Booking Confirmation”, que es un documento separado. Así, se ha producido, en conjunto de los documentos Sea WayBill y Booking Confirmation una negociación individual y separada de la cláusula de sumisión.” Tal interpretación laxa se desvía del expreso y específico mandato imperativo contenido en el art.468 LNM, que establece (en este caso dentro del ámbito contractual del cargador-porteador, sin entrar en juego el art.251 LNM para la relación del tenedor legítimo del B/L con el porteador), de forma indubitada que tales cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera (la del Reino Unido) o arbitraje en el extranjero serán nulas y se tendrán por no puestas….. cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente (del resto del contrato) e insiste que, en particular, la inserción de la cláusula en el condicionado impreso (como es el caso del Sea WayBill y del Booking Confirmation) NO EVIDENCIARÁ POR SI SOLA EL CUMPLIMIENTO DE LOS MENCIONADOS REQUISITOS EXIGIDOS. Es decir, que a fin de poder someterse a una jurisdicción extranjera válidamente el Cargador tenía que haber negociado de forma separada e individual la citada cláusula sacándola del texto impreso (en el que aparece, además, la ley aplicable) y deshaciendo la presunción de unilateralidad en favor del Porteador, es decir, el desequilibrio que la LNM pretende combatir por medio de “reglas procesales especiales “de carácter imperativo. En un contexto geográfico negativo (no aplicación del Convenio de Lugano, no aplicación del Derecho Comunitario, no aplicación del Derecho de los Consumidores) estimamos que la Sala de la AAP Valencia sólo podía evitar el pleno efecto del art.468 mediante la precedencia normativa de los Tratados Internacionales de aplicación. El Convenio de New York 1958 relativo al reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, del que son partes Suiza, el Reino Unido y España, habría sido de ayuda importante para un supuesto de cláusula contractual atributiva de competencia a un órgano arbitral situado en Londres. Pero no en el caso de una cláusula de jurisdicción.***

**-SAP CANTABRIA DE 3 ABRIL 2024, Nº 228/2024, rec. 861/2022.Seguro de buques de pesca y hundimiento de un pesquero.**

***La SAP decidió una apelación relativa, entre otras cuestiones, entendiendo que la pretensión , a fin de fijar la indemnización a cargo del Asegurador, de que el valor del buque habría de ser inferior a la suma reclamada no es de acoger y que la presunción de que el valor declarado en la Póliza es vinculante, salvo dolo del asegurado o error en la fijación de valor, y descartando añadir la inclusión de los derechos de pesca en los elementos asegurados, con aplicación de los arts.408, 414 y concordantes de la LNM. Respecto a los intereses por demora en el pago, rechazó la aplicación del art.20 de la Ley del Contrato de Seguro, aplicando el art.437.2 LNM, es decir los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador MURIMAR manifestó su rechazo al abandono o la avería.***

***La SAP estimó parcialmente la reclamación en cuanto a lo sustantivo, es decir, la existencia de un siniestro indemnizable. Tras un minucioso estudio de la prueba pericial practicada, concluyó que no hubo provocación del hundimiento del pesquero y que las periciales del asegurado no incurrieron en error interpretativo. La Sala admitió que el hundimiento no se produjo por una actuación negligente de los armadores, los tripulantes pusieron a funcionar la bomba de achique, actuación que se reveló insuficiente, debiendo haber cerrado las dos tomas de mar; todo lo que no es contradicho por los informes periciales hipotéticos y poco objetivos presentados por la Aseguradora. Por lo que se descarta el origen doloso o negligente del siniestro.***

**3.Noticias**

**-Coloquio del CMI en Gotemburgo (Suecia), 22-25 Mayo. *El Comité Maritime International celebró en el puerto sueco de Göteborg un coloquio internacional, por invitación de la Asociación de Derecho Marítimo de Suecia, con gran éxito de asistencia, particularmente escandinava y española. La temática escogida fue un recordatorio de las Reglas de Rotterdam, que no han entrado aún en vigor internacional a 16 años vista de su firma, con sólo 5 ratificaciones hasta la fecha. Las ponencias giraron en torno a los ejes y conceptos fundamentales de las RR, y algunas fueron expuestas por los mismos autores que las redactaron en su día. El esfuerzo estuvo dirigido a impulsar la aceptación internacional de las RR a través de las ADM nacionales, ramas del CMI, con un eco de llamada puntual a la Unión Europea. Atendiendo a que más de la mitad de los asistentes al Coloquio no fueron partícipes ni siguieron, en razón de su edad, el debate internacional tenido sobre las RR en el período 2008-2011 este recordatorio suponía una actualización del principal objetivo unificador del CMI en el siglo XXI y estaba plenamente justificado. No obstante, en las jornadas estuvo ausente, por razones de programación, el mismo debate (ruegos y preguntas) sobre los méritos de las RR, es decir, sobre las razones para su ratificación o ,en su caso, reforma, y por ende sobre las causas de la poca aceptación por la industria marítima y de la debilidad del proceso de adhesión internacional.***

***Asimismo, en el Coloquio se tocaron otros temas como “los buques no tripulados” (MASS), “Mobile Off Shore Units” y el proyecto “Lex Mercatoria”.***

**-Congreso 75 Aniversario de la AEDM en Madrid, 29-31 Mayo.**

***La Asociación Española de Derecho Marítimo ha cumplido 75 años desde su fundación en 1949 y su Junta Directiva concibió una celebración modélica y significativa del aniversario. Precediendo a unas jornadas sobre Derecho Marítimo, Derecho Portuario, Embarcaciones de Recreo y Pesca, tuvo lugar un acto de homenaje a la historia de la AEDM con un recuerdo, solemne a la vez que emotivo, a sus Presidentes y Secretarios Generales, algunos de los cuales estuvieron presentes e ilustraron con sus palabras el camino recorrido desde que el entonces Presidente del CMI, el belga Albert Lilar, acudiera a Madrid para impulsar la formación de una ADM en España. En la actualidad la AEDM, rama española del CMI, es el único referente colectivo con autoridad jurídica y moral para conocer el Derecho Marítimo y el Arbitraje Marítimo, a nivel interno e internacional.***

**-Libros.**

***-“Curso de Derecho Marítimo Internacional”, Prof. José Luis Gabaldón, 2ª Edición (Ediciones Marcial Pons, Madrid y Barcelona). Esta segunda edición consta de 1356 págs., consiste en una ampliación y actualización de la primera publicada en 2012.En 2026 el autor publicó un “Compendio Derecho Marítimo Español”, que recogía las novedades traídas al ordenamiento interno por la Ley 14/2014 de Navegación Marítima. La nueva edición refunde ambos textos actualizando la primera edición internacional y desarrollando, en amplitud, el Derecho Marítimo público y privado y los contratos marítimos internacionales con apéndice en cada capítulo sobre legislación marítima española .Entre los nuevos capítulos de la segunda edición destacaremos los aspectos de reglas de conflicto, las normas penales internacionales contra la migración ilegal por mar, la ordenación de los espacios marítimos en la UE, los proyectos reguladores de los “buques no tripulados”, la reciente normativa europea e internacional sobre el control de emisiones desde buques a la atmósfera y su incidencia sobre la explotación comercial de los mismos, los acuerdos de liberalización del transporte marítimo celebrados por la UE con terceros países, y las sanciones internacionales restrictivas del tráfico marítimo, impuestas por las NN.UU., y por la UE o de forma unilateral por los Estados. Muchas incidencias han ocurrido sobre la navegación comercial en los últimos años con motivo de la Pandemia del COVID y de la guerra ruso-ucraniana, destacadamente). La segunda edición del Curso, tal como lo fue la primera hace doce años, constituye una verdadera “enciclopedia de Derecho Marítimo” de gran valor consultivo, no solo por el rigor documental de la fuente sino también por la autoridad de la pluma en la materia.***

***-“Los litigios marítimos”, José Maria Alcántara González (editado por Tirant Lo Blanch, Valencia) es una obra relativa a la temática procesal de “la resolución de conflictos marítimos”, mediante una visión comparada, que se desarrolla a través de los siguientes capítulos : las controversias en el comercio marítimo y las derivadas de la navegación por mar y sus diferentes modos de solución, las cláusulas de sumisión en los contratos marítimos, los elementos personales y materiales que componen los pactos de atribución de competencia, la ley procesal aplicable al litigio marítimo, las reclamaciones marítimas en el procedimiento civil ordinario, las causas penales abiertas en relación con accidentes de la navegación marítima, los procedimientos especiales de Derecho Marítimo, el Arbitraje en los negocios marítimos (arbitraje de salvamento, arbitraje de equidad), la Mediación y la Conciliación y otros métodos alternativos : la Adjudicación, el Mini-Trial, el Dictamen y la Negociación. Su autor ha ejercido como abogado y consultor internacional en Derecho Marítimo durante 38 años y es árbitro marítimo desde 1982.***

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**