



Prawo Morskie, edited by Polska Akademia Nauk. Oddział w Gdańsku, Poland. vol. XXX (2014).

STRESZCZENIE: Jubileuszowy XXX tom rocznika „Prawo Morskie” zawiera studia i artykuły z zakresu prawa morskiego i prawa morza o nowych aspektach regulacji prawnych i polityki morskiej. Uwzględniono w nich m.in. regulacje uniwersalne i Unii Europejskiej wraz z interpretacją – z zakresu żeglugi morskiej, bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego, rybołówstwa, infrastruktury związanej z gospodarką morską i energetyką nuklearną.

SŁOWA KLUCZOWE: administracja morska, elektroniczne dokumenty morskie, środowiskowa gospodarka morska, usługi portowe, hipoteka morska, kabotaż morski, marynarka wojenna, zarejestrowane działki w Obszarze dna morskiego, delimitacja granic morskich, rybołówstwo i przemysł rybołówny, platformy wydobywcze ropy i gazu, sztuczne wyspy, nadbrzeżne instalacje i urządzenia, nadbrzeżna elektrownia jądrowa.

This XXXth special anniversary volume of the “Maritime Law” yearbook contains first both: introductory remarks by Professor Mirosław H. Koziniński as the editorial chief and acting President of the Commission of Maritime Law of the Polish Academy of Sciences, Gdansk Division and opinion by Professor Andrzej Szmyt – Secretary of the Committee of Legal Sciences of the Polish Academy of Sciences, very highly assessed both intellectual and pragmatic values of this yearbook and activity of the Commission of Maritime Law.

First article by Zbigniew Godecki presents legal matters of maritime administration system and conclusions *de lege lata* and *de lege ferenda*. The article by Iwona Zużelewicz-Wiewiórkowska and Wojciech Rafał Wiewiórowski on electronic documents data processing in e-Maritime analyses e-Maritime systems as implemented by Singapore Port and the European e-Maritime initiative. Basic presumptions of environmental maritime economy within legal framework of international law, EU law and Polish internal law have been discussed by Janina Ciechanowicz – McLean and Maciej Nyka as an exact meaning of sustainable development in the sphere of economic use of maritime resources. Seaport services both in European Union law and Polish maritime code reviews Mirosław H. Koziniński as a system which includes shipping agency, shipbroking, pilotage and towage. Application of Cape Town Convention to ships (the UNIDROIT proposal) presented in article by Zuzanna Peplowska-Dąbrowska looks into a recently developed concept of international interest which is intended as a replacement for traditional securities such as ship mortgages and maritime liens.

In article on maritime cabotage in European Court of Justice case law Justyna Nawrot analyses maritime cabotage as a part of the European Union law since 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport the Member States.

Remarks on international status of oil platforms, artificial islands, offshore installations and facilities by Janusz Symonides points that the key deficiency in maritime law is the absence of international convention on liability for pollution damage from oil rigs. Andrzej Makowski analyses legal issues of naval presence in the world ocean upon UNCLOS. Upon his opinion the burden to enforce law and order at seas rests on large naval fleets and it remains to be so in foreseeable future. Some problems of exploration and exploitation of registered marine parcels within the Area by developed and developing

countries' companies analyses Robert Tarnacki as the approval process of a work plan for offshore polymetallic modules mining submitted by companies incorporated in the Kingdom of Tonga and in the Municipality of Laur. He notes, on this occasion, an unsettling for taking unfair advantage of developing countries by large mining corporations. Marcin Kałduński in article on special circumstances in delimitation of maritime boundaries explains this concept as a rather indistinct notion composed of geographical (mostly) and non geographical factors. He analyses in this context some recent delimitation cases regarding the Black Sea, the Caribbean and the Bay of Bengal case upon 2012 judgement by the International Tribunal for the Law of the Sea. The article on fishing and the maritime legal order (by myself) outlined upon UNCLOS and other treaties as well as quoted opinions of scholars and co-origimators of UNCLOS-focuses on overfishing, sustainable fishery, prevention of illegal and uncontrolled fishing and acts of fishing piracy. In this article have been also presented: European Union law and policies on fishing, including broader issues regarding co-operation between the UE and international entities.

Marta Bizewska in her article on shipowners as beneficiariers of lost jobs compensation scheme in fishing industry citzens the regulations and formulates conclusions de lege ferenda. Marcin Makowski discusses issue of the first Polish nuclear power plant under construction towards the Baltic Sea maritime protection problem upon international law. He substantial argues: the critical body whose opinion should be taken into account with respect to localization and construction of the nuclear power plant is the Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM).

Final, in this yearbook have been included "Informations and Materials", by M. H. Koziński, on: History of the legislative works in Poland of the "second register" of ships in Poland. Review of the book on: Places of Refuge for Ships in Distress. Problems and Methods of Resolution by Anthony P. Morrison (as the author). Leiden-Boston 2012. Collection of contents of the volumes of "Prawo Morskie" (Maritime Law) – from 1986 till to 2013. [Recibido el 15 de diciembre de 2014].

Leonard Łukaszuk

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, Amsterdam University Press, ISSN 0167-9988, Jaargang XXXIII, n° 2 (2014), 97 págs.

RESUMEN: En esta oportunidad y en el presente número, la *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* se ocupa de las guerras entre Inglaterra y Holanda, los prisioneros de guerra, el comercio con Brasil, el poderío marítimo de la Compañía de las Indias Orientales y la piratería en los mares de China.

PALABRAS CLAVE: Historia marítima, Guerras anglo-holandesas, Derecho del mar, Buque "Amistad", Cornelis Matefield, Compañía de las Indias Orientales.

© *Book review* realizado totalmente en el seno del proyecto de excelencia de la Junta de Andalucía, "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827) y también dentro del proyecto "Intelitem: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (ref. FFI2012-38881, 2012-2015).

Tras la presentación de rigor de Annette de Wit, que abre este número de la quizás revista científica (no divulgativa) más importante del mundo por lo que a la historia marítima hace referencia, se publican tres artículos. El primero de Gijs Rommelse y Roger Dowing, bajo el título "Diplomatic support to Dutch prisoners of war. The Contrast between the First and Second Anglo-Dutch Wars", pp. 3-22; Jelle van der Schaaf, "Schippers van Memel. Onderzoek naar de opkomst van een schippergemeenschap aan de Oostzee 1778-1819", pp. 23-40 y Wim Klooster, "De bootsgezellen van Brazilië", pp. 41-55. Sigue después la sección de anécdotas relacionadas con la navegación marítima, en este caso poco trascendente, lo que no significa intrascendente, salida de la pluma de Ron Brand.

Se recensionan diversos libros de Susan Rose sobre la marina inglesa entre 1066 y 1509, de Leo Akveld sobre Cornelis Matefield (1570-1632) y la Compañía de las Indias Orientales, de Djoeke van Netten, de Cheng Weichung sobre la piratería en los mares de China entre 1622 y 1683, sobre el poderío militar marítimo de la armada holandesa en el Atlántico entre 1600 y 1800, de Marcus Rediker en torno a la rebelión llevada a cabo en 1839 en el buque *Amistad* dedicado al tráfico de esclavos, que permite al autor subtitular su libro como «una odisea atlántica de esclavitud y libertad», de Christine Riding y Richard Jones, en torno a un hombre de mar tan significativo como fue Joseph Mallord William Turner (1775-1851), de P. J. Capelotti que narra la expedición al ártico de Benjamin Leigh Smit (1828-1913) y de Frank A. Kool sobre la importancia y la multifuncionalidad del puerto de Rotterdam en el siglo XX. Los autores de estas recensiones, como de los comentarios más reducidos de libros que se publican a continuación (en realidad un solo párrafo con señalización de las características del libro, el nivel y la adecuación de los lectores a los que va dirigido, indicación de ilustraciones, etc.), son Sjoerd de Meer, Adriaan M. J. de Kraker, Menno Witteveen, Henk den Heijer, Matthias van Rossum, el citado Ron Brand, Erik Odegard, Gijs Rommelse, Marie-Christine Engels, Johan Francke, Remmelt Daalder, W. F. J. Mörzer Bruyns, Gerbrand Moeyes, Marc van Alphen, Annette de Wit, Cees van Romburgh, Gerard Acda y Anita M. C. van Dissel. [Recibido el 25 de noviembre de 2014].

Manuel J. Peláez
Miriam Seghiri

Europäisches Transportrecht – Europees Verboerrecht, ISSN 0014-3154, Antwerpen, vol. XLIX, nº 2 (2014), pp. 121-243.

RESUMEN: Comentario del contenido del nº 2 correspondiente al mes de marzo de 2014 de la revista polilíngüe *Europees Verboerrecht* que se edita en Amberes y cuya redacción ha cambiado de dirección postal en la propia ciudad de Amberes, a Groot Steenveg, 417, 2600 Antwerpen. Están al frente ahora de la propia redacción Jan Loyens y Peter Laurijssen.

PALABRAS CLAVE: Derecho del trabajo marítimo, Contratación transporte terrestre, Agentes comerciales, Suministro de servicios, Dimitrios Arvanitis, Julia Constantino Chagas Lessa, Massimiliano Mussi.

© *Book review* realizado totalmente en el seno del proyecto de excelencia de la Junta de Andalucía, "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827) y también dentro del proyecto "Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (ref. FFI2012-38881, 2012-2015).

A pesar de que la revista más importante de Europa que cubre el conjunto del Derecho de los transportes (marítimo, aeronáutico, ferroviario, fluvial, por carretera y multimodal) *European Transport Law – Europees Verboerrecht* ha cambiado de redacción y de sede física, no de ciudad, sigue impecablemente apareciendo con la periodicidad bimensual que le era habitual. Como de todos es sabido, y es bueno recordarlo, fue Robert Wijffels (1926-2010) quien la fundó ahora hace cincuenta años.

En el presente número se recoge un trabajo de Julia Constantino Chagas Lessa bajo el título "MLC: 'Much ado about nothing'", pp. 121-134, sobre Derecho laboral marítimo, tomando como referencia la Convención sobre el trabajo marítimo de 2006. Una segunda colaboración está firmada por la misma autora y por Dimitrios Arvanitis en la que vuelve a reincidir en la misma materia, con "Offshore Platforms' seafarers: An excluded group within an overlooked sector?", pp. 135-153. En este artículo los autores tratan de demostrar «that Flag States have according to the Convention the right to consult with their competent national authorities some thorny issues about seafarers or ships, but they should not go too far as to exclude them. There are different positions taken on this issue however in the future this should be reviewed since if this phenomenon continues to a large extent, it could maybe eventually defeat the object and purpose of the Convention in offering a wide net of protection to all professionals in the marine sector»¹ (p. 152).

Massimiliano Mussi, desde Bolonia, se detiene en examinar el mercado del transporte de mercancías por vía terrestre que está generando una competencia fuera de lo común en Europa con empresas diferentes que cubren este sector con una oferta de posibilidades creciente en nuestros días. Recoge la regulación de la materia por parte del derecho italiano, adaptándose a la normativa europea, cosa que se ha llevado a cabo por una serie de disposiciones como el decreto legislativo de 10 de febrero de 2009, al que se le han introducido enmiendas en aplicación de la Ley de 9 de abril de 2009 y posteriormente en 2010 y hasta en tres ocasiones en 2012.

En este número de *European Transport Law* se publica jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de diciembre de 2013 sobre las competencias de los tribunales de los Estados miembros. También otra anterior resolución de 17 de octubre de 2013, sobre la interpretación de los artículos 3 y 7, par. 2 del Convenio de Roma tal y como resume y sumariza la propia redacción de *European Transport Law*, en la orientación de que dichas normas «deben interpretarse en el sentido de que la ley de un Estado miembro de la Unión que satisface la protección mínima prescrita por la directiva 86/653,

¹ «[...] que la bandera de los Estados tiene, según el Convenio, el derecho a consultar con sus autoridades nacionales competentes algunas cuestiones complejas sobre las aeronaves marítimas o sus tripulantes, pero nunca debería llegar a excluirlos. Existen diferentes posiciones adoptadas sobre esta cuestión; sin embargo, en el futuro deberían ser revisadas ya que si este fenómeno continúa se podría finalmente frustrar el objeto y el propósito de la Convención al ofrecer una amplia red de protección a todos los profesionales del sector marítimo» (p. 152).

elegida por las partes en un contrato de agencia comercial, puede ser preterida por la jurisdicción encargada establecida en otro Estado miembro, en favor de la *lex fori* por un motivo de carácter imperativo en el ordenamiento jurídico de este último, ya que las normas regulan la situación de los agentes comerciales independientes únicamente si la jurisdicción encargada constata de manera circunstanciada que en el ámbito de esa transposición el legislador del Estado del fuero ha entendido ser crucial, en el seno de su ordenamiento jurídico, la concesión al agente comercial de una protección más alta que la prevista por la directiva, teniendo en cuenta para ello la naturaleza y el objeto de tales disposiciones imperativas» (p. 179).

Se completa este número con jurisprudencia del Tribunal de casación de la República francesa del 14 de enero de 2014 sobre limitación de responsabilidad de la agencia portuaria de carga y descarga de las mercancías y condena, con aplicación de los daños y perjuicios ocasionados a los contenedores, anulando la sentencia de 20 de septiembre de 2012 del Tribunal de apelaciones de Rouen en el litigio entre entre la Sociedad General anónima de mantenimiento portuario, con sede en El Havre, y la Hyunday Merchant Marine. Prosigue luego la edición de la Sentencia del Tribunal de Amberes de 13 de enero de 2014 sobre el trabajo de los marineros filipinos en buques que navegan con pabellón del reino de Bélgica y otras resoluciones judiciales relacionadas con el transporte por carretera y multimodal. [*Recibida el 30 de noviembre de 2014*].

Manuel J. Peláez
Miriam Seghiri

Europäische Transportrecht – Europees Verboerrecht, ISSN 0014-3154, Antwerpen, vol. XLIX, nº 4 (2014), pp. 375-480.

RESUMEN: En este número de *European Transport Law* se abordan materias relacionadas con el transporte marítimo y por vía terrestre, embargo de buques, embargo de mercancías y transporte con embalajes defectuosos.

PALABRAS CLAVE: Venta de buque, Embargo de buque cargado, Jurisdicción voluntaria, Corredor marítimo, Fletamento fluvial, Embalaje defectuoso, Belma Bulut, Barbara Versfelt, Karl Stolberger.

© *Book review* realizado totalmente en el seno del proyecto de excelencia de la Junta de Andalucía, "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827) y también dentro del proyecto "Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (ref. FFI2012-38881, 2012-2015).

Se inicia este número de *Europäische Transportrecht* con un artículo del que son autores Barbara Versfelt y Karl Stolberger, sobre "The Chain of Responsibility", pp. 375-379, de mano de estos dos abogados de Auckland, en Nueva Zelanda. A continuación Belma Bulut escribe unas páginas más consistentes en torno a la "Identification of the Carrier in Cases of Inconsistencies: *The Starsin* and Article 37 (1) of the Rotterdam Rules", pp. 381-391.

La jurisprudencia que se recoge en este ejemplar es del Tribunal Superior de Singapur del 7 de febrero de 2014 sobre el embargo de un buque, donde el resumen en castellano que el editor de *Europäische Transportrecht* hace en español es sumamente expresivo y lo publicamos a continuación: «Cuando se embarga un buque y se solicita su venta judicial, el procedimiento de venta debe implicar las pujas abiertas al público. Sólo en circunstancias excepcionales en que el demandante pueda alegar características especiales o circunstancias particulares, el tribunal podrá decidir una venta directa a un comprador nominalmente propuesto. En el caso presente no pueden ser consideradas como tales circunstancias excepcionales la imposibilidad de descargar en Singapur un granelero completamente cargado y el tiempo y el coste de transferir su cargamento» (p. 394). Sigue luego otra resolución judicial en torno al convenio sobre limitación de la responsabilidad que afecta a los créditos marítimos.

Del Tribunal de casación de la República Francesa se edita una sentencia del 13 de mayo de 2014, junto a resúmenes de Jurisprudencia de La Haya sobre embargo preventivo de buque, sobre recuperación de pecios, sobre fletamento fluvial, sobrestadías, embargo de mercancías en las aduanas, y embalaje defectuoso en este último caso en el transporte por carretera. [Recibida el 26 de diciembre de 2014].

Manuel J. Peláez
Miriam Seghiri

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymanns Verlag, 63. Jahrgang, Heft 3 (Oktober 2014), S. 365-524.

RESUMEN: El Instituto de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la Facultad de Derecho de la Universidad de Colonia sigue publicando la revista más reconocida del mundo en Derecho aeronáutico y del espacio. El Instituto cumplirá en 2015 noventa años de existencia. Este número de la revista está dedicado a la publicación de trabajos diversos sobre la actividad de las compañías aeronáuticas y las ayudas que la Comisión europea concede a los aeropuertos, al control del tráfico aéreo, a la previsible evolución futura del Derecho del espacio y a recoger normativa de Derecho aeronáutico, sobre satélites, junto a jurisprudencia de Derecho aéreo alemana.

PALABRAS CLAVE: Derecho aeronáutico, Derecho del espacio, Tráfico aéreo, Soberanía de los Estados, Aeropuertos.

© *Book review* realizado totalmente dentro del proyecto "Termitur: Diccionario inteligente Terminológico para el sector Turístico (alemán-inglés-español)" (Ref. HUM2754, 2014-2017. Junta de Andalucía) y parcialmente en el seno del proyecto de excelencia de la Junta de Andalucía, "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827).

El nº 3 correspondiente al mes de octubre de 2014 de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* se inicia con la publicación de un discurso de Stephan Hobe sobre el futuro del Derecho espacial en el tercer milenio. El texto fue leído tras su elección como miembro de número por la Académie de l'Air et de l'Espace el 12 de junio de 2014 en Argenteuil. Stephan Hobe es el actual

director del Instituto de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la Universidad de Colonia. Se refirió a los cinco tratados referentes al Derecho del espacio de 1967, de 1968, de 1972, de 1976 y de 1979. Respecto a este último relativo a las actividades llevadas a cabo por los diferentes Estados en la Luna y en otros cuerpos celestes, señala Stephan Hobe que sólo ha recibido la ratificación de 15 estados, lo cual no deja de ser sorprendente. Nos vemos obligados en este sentido a señalar que Stephan Hobe, junto a B. Schmidt-Tedd y K. U. Schrogl han publicado tres volúmenes que contienen el *Cologne Commentary on Space Law*, que edita la Carl Heymanns Verlag, el primero aparecido en 2009, el segundo en 2013 y el tercero estará en circulación en 2015. Hobe se detuvo en su intervención en describir la explotación de recursos de los cuerpos celestes, las dificultades que plantean los transportes espaciales y la polución espacial. Concluyó su exposición en la lengua de François Marie Arouet Voltaire (1694-1778) con la siguiente conclusión que hemos visto conveniente verter a la lengua castellana: «El Derecho del espacio atraviesa por un periodo de crisis. Sin embargo, las crisis representan igualmente situaciones que ofrecen posibilidades que será conveniente saber hacer presa de las mismas. Espero que, percibiendo el gran potencial de explotación del Espacio que se nos brinda, la comunidad internacional vuelva a girar de nuevo orientándose hacia las fuentes del Derecho internacional y apruebe normas jurídicas obligatorias que sean observadas por todos. Esta orientación hacia la *rule of Law* es el único camino capaz de mantener el interés de todos los Estados en tanto en cuanto usuarios del Espacio» (p. 372). Por otro lado, Hobe se muestra muy partidario de regular la basura de nuestro espacio extratmosférico y reflexiona sobre algunos problemas jurídicos que puede plantear el turismo espacial.

A continuación se publica un artículo de Elmar Giemulla y Peter Kortas, ambos de la Universidad Tecnológica de Berlín, sobre los aereogeneradores y el control del tráfico aeronáutico bajo el título „Windenergieanlagen und Flugsicherung“, pp. 373-385. Una gestión efectiva del tráfico aeronáutico es el cometido abordado por el artículo de P. Paul Fitzgerald y Md. Tanveer Ahmad, "Efficient Air Traffic Management: A Precondition for Reducing Hazardous Emissions from Aviation – Is Sovereignty Getting in the Way of Progress?", pp. 386-410.

El profesor de Derecho público de la Universidad de Poitiers Vincent Correia comenta « Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes », pp. 411-441. La idea fundamental es el cambio que se está produciendo por parte de la Comisión Europea en las ayudas al sector aeronáutico. Llega el autor, entre otras, a la siguiente conclusión: «la aplicación del Derecho de ayudas públicas resulta ciertamente esencial para asegurar la integración y la cohesión del mercado interior de la aviación civil en su contraventana interior por decirlo de algún modo, a falta de normas similares en el plano internacional, las compañías aeronáuticas como los aeropuertos [europeos] son víctimas de una situación de desventaja notable en concurrencia con los del resto del mundo» (p. 441). Resalta igualmente el autor la tremenda presión política que la Comisión europea está sufriendo a todos los niveles en esta materia no solo por parte de los gobiernos de los Estados miembros, sino desde el sector privado o los organismos públicos de las regiones o los municipios de los distintos países.

Marcus Schladebach se detiene en un comentario, en verdad no muy documentado, pero sí interesante, sobre las imágenes y fotografías de los satélites y su utilización por la policía para la presentación de denuncias o por la autoridad judicial para la instrucción de causas y posterior condena o absolución en lo referente a accidentes automovilísticos. La dificultad principal radica en que no puede atribuirse judicialmente un valor absoluto, sino relativo, a pruebas de fotografía vía satélite, entre otras cosas porque pueden no ser fidedignas e incluso haber sufrido modificaciones por parte interesada en el asunto. Este artículo, titulado „Die Verwendung von Satellitenbildern in nationalen Gerichtsverfahren“, puede leerse en pp. 442-449.

Johanna Dormann, de la Universidad de Gotinga, escribe una muy reducida noticia (tan solo una página), sobre un seminario dedicado a la historia del observatorio astronómico de Gotinga y a la importancia que en el mismo tuvo el astrónomo y matemático Carl Friedrich Gauss (1777-1855).

Se recoge en este número de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* una parte final de legislación y jurisprudencia de 2013 y 2014 de Derecho aeronáutico y en un solo caso de Derecho espacial, concluyendo con la sección bibliográfica en que se comentan dos libros de Ruwantissa Abeyratne publicados en 2014, el primero de Derecho aeroportuario y luego cinco monografías más de las que son autores Roy Goode, otra colectiva de la que es el coordinador y editor principal Gregory Matloff, otra coordinada por Ronald Schmid, Paul Degot y Holger Hopperdietzel, un libro de Knut Ipsen y la editada por Stephan Hobe sobre los pioneros del Derecho del espacio, salidas de varias plumas y que presentan las biografías de Alex Meyer (1879-1978), Eugène Pepin (1887-1988), John Cobb Cooper (1887-1967), Evgeny Aleksandrovich Korovin (1892-1964), Vladimir Mandl (1899-1941), Andrew G. Haley (1904-1966), Daniel Goedhuis (1905-1995), Eilen Galloway (1906-2009), Rolando Quadri (1907-1976), Wilfred Jenks (1909-1973) y Manfred Lachs (1914-1993). Cierra esta sección de este número de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* el libro de Boris Evseevich Tschertok, comentado por Marietta Benkö, quien durante mucho tiempo ha sido una pieza capital para el funcionamiento del Instituto de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la Universidad de Colonia y para la continuidad en la publicación de la revista de la que nos estamos haciendo eco. [Recibida el 27 de diciembre de 2014].

Manuel J. Peláez
Miriam Seghiri

Michael B. Gerrard & Gregory E. Wannier (eds.), *Threatened Island Nations: Legal Implications of Rising Seas and a Changing Climate*, Cambridge University Press, New York, 2013, 666 pages.

ABSTRACT: Presented book is the first comprehensive publication which examines the impact of climate change on the legal situation of small island nations such as the Marshall Islands. Problems affecting these nations touching their legal situation in a very different way than in the case of large countries threatened by the economic and social consequences of sea level rise (such as Bangladesh, Vietnam, Nigeria and Egypt). Presentation of scientific forecasting is an introduction to the advanced deliberations based on public international law doctrine. According to the authors global sea level rise of 1-2 metres is highly possible within the next hundred years. Sea level rise is not the only climatic threat experienced by small island nations. Among

other particularly dangerous problems associated with climate change we can mention tropical cyclones, floods, and droughts. Island nations must therefore prepare for these problems on the basis of public international law. The authors draw attention to the most crucial legal problems associated with sea level rise such as potential impact of deterritorialization of the state to continue of its statehood, citizenship or legal status of forced environmental migrants. The authors draw attention to the most important challenges facing public international law on the status of migrants forced to leave their country of residence as a result of irreversible climate change. As we know, this problem has still not been regulated in any document of public international law. Much attention is also paid to the analysis of the consequences of climate change on the basis of the international law of the sea. The central elements of the analysis presented in the book are, inter alia, the impact of sea level rise to the exclusive economic zone, and fishing rights. The book relates primarily to the social and legal challenges facing microstates. Presented considerations may also become a useful point of reference in the analysis of the problems facing larger countries affected by climate changes and sea level rise.

KEYWORDS: Island nations, Sea level rise, Public international law, International human rights, Climate change, Microstates, Sovereignty, Oceanography, Law of the sea, International refugee law, Forced environmental migrants.

Analizy konsekwencji zmian klimatycznych są obecnie jedną z najbardziej dynamicznych, a także szczególnie kontrowersyjnych, dziedzin badań naukowych. Na kształt wspomnianej dyscypliny oddziałują bowiem nie tylko zróżnicowane często wyniki badań, lecz także liczne czynniki o charakterze pozanaukowym. Pomimo wspomnianych zastrzeżeń zmiany klimatyczne już od wielu lat okazują się jednym z największych wyzwań dla wszystkich właściwie płaszczyzn bezpieczeństwa obecnych i przyszłych pokoleń. Wśród najważniejszych zagrożeń, prowadzących do spadku globalnego poziomu bezpieczeństwa, wymienić możemy te o charakterze ekonomicznym, żywnościowym, środowiskowym i zdrowotnym. Pochodzące z ostatnich lat raporty IPCC wskazują na przynajmniej cztery konsekwencje zmian klimatycznych, mogące prowadzić do szczególnych zagrożeń w przyszłości. Zaliczono do nich: wzrost poziomu mórz i oceanów, globalny wzrost temperatury, susze, oraz wywołaną przeobrażeniami klimatycznymi rosnącą skalę klęsk żywiołowych o podłożu atmosferycznych (takich jak cyklony tropikalne). Szczególnie niebezpiecznym procesem z punktu widzenia zagrożeń dla twardych aspektów bezpieczeństwa i państwowości okazuje się wywołany zmianami klimatycznymi wzrost poziomów mórz i oceanów. Już w poprzednim stuleciu globalna dynamika tego procesu szanowana była na przynajmniej kilkanaście centymetrów. Według pochodzących z 2007 roku szacunków Międzyrządowego Panelu do Spraw Zmian Klimatycznych (ang. Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) w obecnym stuleciu stać się możemy świadkami globalnego wzrostu poziomu oceanów o 18-59 centymetrów. Zdecydowana większość ludności świata zamieszkuje obecnie tereny oddalone od dużych akwenów wodnych o mniej niż 150 kilometrów. Fakt ten, w połączeniu z rosnącym współczynnikiem zaludnienia azjatyckich wybrzeży już dzisiaj okazuje się zagrożeniem dla wielu milionów osób i przedmiotem coraz większej ilości analiz naukowych. Nie dziwi zatem, że proces ten stał się w ostatnich latach przedmiotem zainteresowani coraz większej ilości dziedzin wiedzy, w tym prawa międzynarodowego publicznego.

Szczególnie zagrożone dynamiką wzrostu poziomu oceanów okazują się wysoko zaludnione kraje azjatyckie, cechujące się ponadto rozwiniętą i gęsto zaludnioną linią brzegową (Bangladesz, Wietnam, Filipiny). Podobne problemy stać się mogą udziałem najwyżej zaludnionych krajów afrykańskich: Nigerii i

Egiptu. Podniesienie poziomu oceanów o jedyne kilkanaście centymetrów doprowadzić może do przymusowych migracji setek tysięcy mieszkańców tych państw i znaczących przeobrażeń ekonomicznych. Duża powierzchnia wspomnianych wyżej krajów jest czynnikiem minimalizującym potencjalne skutki zmian klimatycznych na płaszczyźnie demograficznej i prawnej. Hipotetyczny wzrost poziomu oceanu może co prawda doprowadzić do zalania obszarów przybrzeżnych Bangladeszu i lokalnych migracji setek tysięcy osób. Duża powierzchnia wspomnianego państwa wydaje się jednak wystarczającą gwarancją bezpieczeństwa jego istnienia i czynnikiem minimalizacji międzynarodowej mobilności przymusowej z jego terytorium. Z całkowicie odmienną sytuacją mamy do czynienia w przypadku kilkudziesięciu małych państw. Podniesienie globalnego poziomu oceanów o kilkadziesiąt centymetrów doprowadzić może do permanentnego bądź czasowego zalania całości obszaru przynajmniej kilkunastu mikropaństw wyspiarskich. Wśród najbardziej zagrożonych z nich wymienić należy: Tuvalu, Vanuatu, Kiribati, Wyspy Marshalla, Palau, Republikę Malediwów, oraz Wyspy Salomona. Charakteryzująca większość wspomnianych państw średnia wysokość terenu nad poziomem morza nie przekracza bowiem kilku metrów. Wzrost poziomu oceanów okazuje się zatem nie tylko znaczącym zagrożeniem humanitarnym, lecz także źródłem fundamentalnych dylematów na gruncie prawa międzynarodowego publicznego. Szczególnie znaczącym problemem okazują się perspektywy kontynuacji państwowości w sytuacji braku składnika terytorialnego. Dylematy związane z kontynuacją państwowości w nowych warunkach terytorialnych oddziałują także na instytucję obywatelstwa, oraz status osób zmuszonych do opuszczenia kraju dotychczasowego zamieszkania w następstwie nieodwracalnych przeobrażeń klimatycznych (ang. climate change fosed migrants). Ograniczone możliwości sprawowania efektywnej kontroli nad ludnością, oraz przerwanie związku mieszkańców z dotychczasowym terytorium wydają się czynnikami utrudniającymi uznanie dotychczasowego podmiotu w zmienionych warunkach terytorialnych (i klimatycznych). Potencjalne zatopienie małych wysp archipelagowych jest ponadto źródłem dylematów i kontrowersji dla międzynarodowego prawa morza. Wywołane wzrostem poziomu oceanów dylematy prawne małych państw wyspiarskich okazują się dużo bardziej skomplikowane od tych cechujących wysoko zaludnione kraje Afryki i Azji. Ich rozszerzona analiza w ramach spójnej publikacji książkowej okazuje się zatem w pełni uzasadniona i konieczna.

Wydana nakładem Cambridge University Press książka pod redakcją M. B. Gerrarda i G. E. Wannier jest pierwszą rozwiniętą publikacją koncentrującą się w całości na dylematach prawnych małych państw wyspiarskich. Punktem wyjścia dla rozważań autorów stały się omówione przez profesor M. E. Karr prognozy potencjalnego wzrostu poziomu oceanów w bliższej i bardziej odległej przyszłości. Kolejny rozdział książki w rozszerzony sposób omawia perspektywy uznania państw pozbawionych składnika przestrzennego w następstwie ich klimatycznej deterytorializacji. Za podstawowe składniki państwowości uznaje się zazwyczaj ludność, terytorium i władzę najwyższą. Znamy jednak przynajmniej kilka przypadków gdzie zakres władzy nad dotychczasowym terytorium ma charakter czysto iluzoryczny. Mikropaństwa wyspiarskie nie są obecnie znaczącymi aktorami stosunków międzynarodowych a ich aktywność na forach wielostronnych struktur współpracy ogranicza się do

debat o charakterze klimatycznym. Pewna forma kontynuacji państwowości w warunkach oderwania od składnika terytorialnego wydaje się zatem możliwa do wypracowania. Szczególnie istotne (przynajmniej z punktu widzenia periodyku, dla którego mam zaszczyt pisać) okazują się implikacje wzrostu poziomu oceanów dla międzynarodowego prawa morza. Wspomniane tu dylematy w decydującej mierze zależą od perspektyw uznania państwa. Konsekwencją klimatycznej deterytorializacji państwa stać się może zmiana układu granic morskich, nie tylko wód terytorialnych, lecz także wyłącznych stref ekonomicznych. Uwaga autorów kolejnych rozdziałów koncentruje się na oddziaływaniu wzrostu poziomu oceanów na przestrzeń praw człowieka. Problem ochrony i wsparcia tak zwanych przymusowych migrantów klimatycznych (ang. forced environmental migrants) do dnia dzisiejszego nie znalazł należytego odzwierciedlenia w zapisach dokumentów międzynarodowych. Pamiętajmy jednak, że przeważająca część wywołanej zmianami środowiskowymi mobilności przymusowej ma charakter wewnętrzny. W sytuacji długotrwałego wzrostu poziomu oceanów możliwa jest także intensyfikacja skali przymusowych migracji środowiskowych o transnarodowym charakterze. Regulacja statusu osób zmuszonych do opuszczenia obszaru zagrożonego całkowitym zalaniem wydaje się jednak koniecznym do rozwiązania dylematem prawa międzynarodowego publicznego. Pamiętajmy bowiem, że problem ten stać się może konsekwencją nie tylko długotrwałego wzrostu poziomu oceanu, lecz także spontanicznych i trudnych do przewidzenia klęsk żywiołowych o podłożu atmosferycznym i sejsmicznym (np. cyklony tropikalne czy wywołane podmorskimi trzęsieniami ziemi fale *tsunami*). W jednym z ostatnich fragmentów opracowania zwrócono uwagę na konieczność szerszego niż dotychczas uwzględnienia czynników klimatyczno-środowiskowych w dyrektywach polityk migracyjnych poszczególnych państw.

Recenzowaną książkę uznać należy na niezwykle istotny przyczynek do dyskusji nad specyficznymi wyzwaniem prawnymi dotyczącymi mikropaństw wyspiarskich w sytuacji wzrostu poziomu oceanów. Autorzy książki w rozszerzony sposób zwrócili uwagę na oddziaływanie czynników środowiskowych na ewolucję sytuacji prawnej państw wyspiarskich i ich mieszkańców. Biorąc pod uwagę marginalne oddziaływanie wzrostu poziomu oceanów na dynamikę transnarodowych ruchów migracyjnych zawarte w niej dylematy prawne wydają się (na szczęście) problemami bardzo odległej przyszłości. W chwili obecnej żadne państwo wyspiarskie nie jest bowiem w bezpośredni sposób zagrożone utratą całości bądź nawet fragmentu terytorium w następstwie wzrostu poziomu oceanów. W ostatnich latach obserwujemy co prawda liczne przykłady erozji linii brzegowej, prowadzące do zalania niewielkich obszarów lądowych. Wspomnijmy tu choćby o zjawiskach tego rodzaju znanych z wyspy Bhoła (Bangladesz), Tegua (Vanuatu), wysp Carteret (Papua Nowa Gwinea) czy małych wysepek archipelagów Malediwów. Obecnie stanowią one jednak wybitnie jednostkowe przypadki, związane raczej z konsekwencjami kataklizmów o podłożu atmosferycznym bądź sejsmicznym. [*Recibida el 22 de febrero de 2014*].

Bogumil Terminski

Anuario de Derecho Marítimo, dirigido por Ignacio Arroyo, Barcelona, ISSN 0211-8432, tomo XXXI (2014), 695 pp.

RESUMEN: Ignacio Arroyo Martínez se refiere a la ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, que ha entrado en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogando cualquier norma anterior de igual o inferior rango que la contradiga. Además, considera que la reforma "se ha hecho razonablemente bien" y hay que aplaudirla (p. 28). José-Alejo Rueda estudia el *Memorandum of Agreement Norwegian Saleform 2012* (MOA), inspirado principalmente en la ley inglesa. Este *Memorandum*, datado en 1958, ha sido reformado hasta en cinco ocasiones desde 1966 a 2012. Es evidente que entre las cuestiones de más peso están los datos relativos al buque, así como los días para llegar a un acuerdo. Inmaculada Ballester Pastor se refiere a las relaciones laborales en la estiba portuaria. La regulación de esta materia está contemplada en el real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el texto refundido de la ley de puertos, y en el IV acuerdo marco regulador de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, de 31 de julio de 2013. Sin embargo, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha presentado una denuncia contra esta normativa ante España con fecha 14 de noviembre de 2013 por considerar que la contratación y cesión del personal suponen una lesión a las normas de la competencia, al tiempo que conllevan un encarecimiento de la mano de obra. No obstante, Ballester considera que el sistema aún vigente está muy regulado y es adecuado para los fines que persigue. Manuel Januário da Costa Gomes estudia el derecho de control (*right of control*), así como la transferencia de derechos en las reglas de Rotterdam. Los arts. 50 y 56 de las mencionadas reglas regulan este derecho de control, considerando parte controladora (*controlling party*) a la persona legitimada para ejercer el derecho de control, llámese cargador, destinatario, cargador documentario u otra persona. Además, el art. 52/3 contempla la posibilidad de que el porteador pueda exigir a la parte controladora una garantía para asumir los gastos adicionales, la pérdida o el daño que porteador prevea de forma razonable que puedan producirse en la ejecución de las instrucciones. Francisco Carlos López Rueda trata la nueva política comunitaria de pesca sostenible en España. El sector pesquero español ha entrado en crisis en las últimas décadas a consecuencia de las limitaciones que impone la Política Pesquera Común. En esta materia se aprobó el reglamento base comunitario 1380/2013, con fecha 11 de diciembre, que elimina gradualmente la técnica del descarte. María del Pino Domínguez Cabrera trata sobre la protección medioambiental del espacio marítimo interinsular canario. Tienen la consideración de aguas canarias aquellas que queden integradas en el contorno perimetral de las siete islas. También es aplicable la ley 12/2007, de 24 de abril, de ordenación del transporte marítimo de Canarias, existiendo un plan específico de contaminación marina accidental de Canarias (PECMAR). José-Alejo Rueda Martínez escribe a propósito del volumen XXX de este mismo *Anuario de Derecho Marítimo*, que pretende ser un homenaje a la figura de Ignacio Arroyo, hombre clave durante tiempo en la Asociación Española de Derecho Marítimo. Norman A. Martínez Gutiérrez analiza la constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad mediante una carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización (Club P e I), haciendo referencia al naufragio del buque granelero de bandera maltesa *Atlantik Confidence* el 30 de marzo de 2013. Javier Franco estudia el Derecho comparado marítimo de Colombia. Los decretos 2324 de 1984 y 644 de 1990 regulan las operaciones *offshore* en Colombia, que exigen la aprobación ante la autoridad marítima de una evaluación de riesgos, así como un plan de mitigación de los riesgos que sean identificados en la fase de evaluación (arts. 12 y ss.). Además, se ha llevado a cabo una liberalización en el mercado de los seguros en el año 2013. La legislación marítima ecuatoriana ha sido estudiada por Jaime Roca Marcos, que hace referencia a la resolución de 20 de diciembre de 2013. Pero también es relevante la jurisprudencia como la sentencia de la Corte Nacional de Justicia de 20 de julio de 2010 sobre seguro marítimo. Ignacio Arroyo redacta un excelente estudio del Derecho marítimo y de la jurisprudencia en España. El real decreto 236/2013, de 5 de abril, regula la zona económica exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, mientras que el real decreto 114/2013, de 15 de febrero, se refiere a la pesca marítima y la acuicultura. En cuanto a la jurisprudencia, destaca la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 2012 que se refiere a la infracción de la ley de puertos de 1992 por un fondeo de un buque tanque sin obtener autorización. Stefano Zunarelli y Alessandra Romagnoli analizan el Derecho marítimo italiano, su jurisprudencia y su doctrina. En materia de seguro de los armadores por los créditos marítimos destaca el decreto legislativo de 28 de junio de 2012, que se dictó en virtud de la

aplicación de la directiva 2009/20/CE. También mencionan sus autores la sentencia del Tribunal de Casación de 9 de marzo de 2012, que se refiere a la validez de una cláusula de prórroga de jurisdicción contenida en un pacto de garantía. El Derecho comparado de México y su jurisprudencia han sido analizados por María Emma García Zambrano. La normativa mexicana más significativa es la siguiente: la ley orgánica de la administración pública federal, la ley de puertos, así como la ley de navegación y comercio marítimos. Finaliza esta colaboración con el análisis del recurso de amparo directo en revisión 3630/2012, de 13 de febrero de 2013. Manuel Januário da Costa Gomes se refiere al Derecho portugués. La normativa portuguesa de protección ambiental del medio marino más importante la representa la modificación del decreto ley 108/2012, de 13 de octubre. Asimismo, analiza y reseña la Apelación de Oporto de 25 de febrero de 2013, que debate la responsabilidad del porteador y el derecho a limitar su responsabilidad. Mateusz Bek y Jack Steer se refieren a la legislación y jurisprudencia del Reino Unido. Sus autores se centran en el análisis del caso del *Atlantik Confidence* y a continuación del asunto *The 'Princess of the Stars'*, en el que finalmente se estimó la no responsabilidad del seguro marítimo ya que se conocía la llegada de un tifón y el barco no se cambió la ruta prevista. Hugo Tiberg recopila la legislación y jurisprudencia del Derecho marítimo sueco. Tanto la ley de seguridad en buques, como la ordenanza también referida a la seguridad en buques, ambas dictadas en 2003, han sido modificadas en 2013, en cumplimiento de una directiva comunitaria. En el asunto *Kalmar* de 28 de agosto de 2013, la justicia condenó al capitán de un velero por la colisión con un banco de arena, cuya existencia conocía. La legislación y jurisprudencia turcas han sido comentadas y estudiadas por Pinar Akan. El código de comercio turco, que ha sido reformado en 2012, "clarifica y actualiza los términos anteriormente definidos en el preferente Código de Comercio" (p. 360). Fernando Aguirre Ramírez y Cecilia Fresnedo de Aguirre comentan el Derecho comparado uruguayo y su jurisprudencia. Ambos autores reseñan la sentencia del Tribunal de Apelaciones de 27 de junio de 2012 y la de 26 de marzo de 2012, referida esta última al caso de *Aliança da Bahia v. Danmar Lines y otros*. Luis Cova Arria se refiere al Derecho comparado de Venezuela. La normativa venezolana más relevante está representada en el decreto de 25 de marzo de 2013, núm. 9430, que regula el nuevo arancel de aduanas. Además, menciona la sentencia del Tribunal Marítimo de Primera Instancia con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas de 6 de mayo de 2013. Daniel Boyeras Schumann estudia la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2013, así como las nuevas normas para la seguridad de pasajeros, y las mejoras introducidas a la Convención MARPOL. A continuación se refiere a la Organización Internacional del Trabajo en su labor marítima en 2013. Sin duda, el convenio sobre el trabajo marítimo el 20 de agosto de 2013 se presenta como la norma más importante y «supone la revisión de 37 de los convenios anteriores sobre trabajo en el mar que se han adoptado desde 1920, así como de 31 recomendaciones conexas». Le ha correspondido a Pedro Jesús Baena Baena analizar la política comunitaria de los transportes marítimos en 2013. A continuación, Daniel Boyeras Schumann se refiere a la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2013. Finaliza este Anuario con la reseña de Mireia Solé Gil, abogada de profesión, sobre las actividades de la Asociación Española de Derecho Marítimo en los años 2013 y 2014.

PALABRAS CLAVE: Anuario de Derecho Marítimo, Derecho Marítimo, Fletamento, London Maritime Arbitrators Association, Ignacio Arroyo Martínez.

Este volumen pretende ser un homenaje a la nueva Ley de Navegación Marítima, publicada el 25 de julio de 2014 en el *Boletín Oficial del Estado español*, y viene a sustituir al libro III del Código de Comercio de 1885 quizá «porque España, habiendo ratificado los convenios internacionales marítimos, se ha ido actualizando progresivamente» (p. 18).

La primera colaboración es la de Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, príncipe del Derecho marítimo en la Península ibérica, que hace unas consideraciones generales sobre la citada ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, que ha entrado en vigor el 25 de septiembre de 2014 (pp. 23-35). La mencionada norma está compuesta por un total de 524 artículos, que derogan la totalidad de la normativa de igual o inferior rango que se opongan a la ley y

que es aplicable a los casi 8.000 kilómetros de costa española. En general, Ignacio Arroyo considera que la reforma «se ha hecho razonablemente bien ya que mejora la legislación anterior, aunque haya tardado casi 130 años en reformarse la legislación mercantil marítima» (p. 28). Además, señala que «el parlamento se ha comportado inteligentemente, pues la ley ha sido redactada por expertos independientes y el tramo final ha contado con el consenso de la mayoría de los grupos parlamentarios» (p. 28). Ignacio Arroyo considera que «hay que recibir con aplauso la nueva ley, que no es autoría del partido en el gobierno, aunque a él cabe el mérito de su promulgación» (p. 25). Esta ley, que tiene un «carácter preferentemente técnico» (p. 27), regula cuestiones administrativas y de policía marítima, vehículos y sujetos de la navegación, contratos de utilización del buque, abordajes, seguro marítimo así como procedimientos. El artículo 1 señala que «el objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima».

José-Alejo Rueda, catedrático acreditado de Derecho Mercantil en la Universidad de Oviedo, estudia el *Memorandum of Agreement Norwegian Saleform 2012* (pp. 37-96), que está inspirado en la ley inglesa, aunque también cuenta con influencias italianas. Rueda Martínez señala que «aunque actualmente el NSF se halle concebido *stricto sensu* como un contrato de compraventa de buques de segunda mano, en sus comienzos presentaba una naturaleza particular y distinta. Efectivamente, en la práctica, se inició como una concesión de crédito al comprador ligada a la parte del precio no pagada» (p. 38). Aunque el origen del NSF data de 1958, ha sido reformado posteriormente en 1966, 1983, 1986/7, 1993 y, más recientemente, en 2012. En todas ellas el rótulo es el *Memorandum of Agreement* (MOA), y aunque el vigente conserva los principios y estructuras del originario, ha introducido algunas modificaciones. Por otro lado, la compraventa de un buque de segunda mano se suele hacer a través de intermediarios (*brokers*) designados por el comprador y el vendedor, y no directamente entre las partes. Las cuestiones más relevantes suelen ser el precio, los datos relativos al buque y los días idóneos para llegar a un acuerdo (p. 44). El MOA establece la obligación de que el comprador establezca un depósito de mutuo acuerdo y en su defecto el 10 por 100 del precio de compra, y en caso de incumplirse la misma las consecuencias están reguladas en la cláusula decimotercera. En caso de impago del precio, los vendedores podrán cancelar el acuerdo y quedarse con el depósito y los intereses devengados. En cuanto a la perfección del contrato, Rueda Martínez señala que «el primer rasgo característico que conviene advertir, en ambos casos, consiste en la inexistencia de efectos inmediatamente traslativos. La transmisión del derecho real queda en efecto diferida, una vez perfecto el contrato, a un momento posterior, es decir, al cumplimiento por parte del vendedor de una obligación, que se materializa en la firma de un instrumento solemne de venta (*bill of sale*), a la cual se acompaña la entrega del buque y otros documentos, y que se corresponde con el pago del precio de la venta por parte del comprador» (pp. 50-51). En otro ámbito, el comprador disfruta del derecho de inspección del buque, ya sea antes de la perfección del contrato como en la ejecución del mismo. En cuanto a la transmisión de los riesgos, la cláusula decimoprimera señala que: «El buque con todas sus pertenencias estará a cuenta y riesgo del vendedor hasta que sea entregado al comprador, pero según las condiciones

de este contrato será entregado y aceptado como estaba en el momento de la inspección, excepto el justo o normal deterioro causado por el uso». Aunque el principio general parte de que el riesgo lo soporta el vendedor hasta el momento de la entrega, «sin embargo, tal principio podría entenderse alterado al declararse luego la 'nulidad' del contrato con la consiguiente exoneración de la responsabilidad del vendedor cuando el buque sufre una pérdida total efectiva o virtual, originando la restitución de las prestaciones ya realizadas por ambas partes» (p. 66). Según el MOA 2012, el buque deberá entregarse libre de cargas –léase impuestos, cuotas y gastos– y de polizones, así como de averías, en virtud de la cláusula *as she was*. Además de la transmisión física del buque el comprador deberá entregar al vendedor la *bill of sale* y otros documentos, como los datos y certificados que permitan la inscripción en el registro. En cuanto al arbitraje y ley aplicable, la cláusula decimosexta regula las reglas especiales (pp. 84-87), no siendo extraño elegir Londres como sede arbitral, en la medida en que es la capital mundial de los arbitrajes marítimos. Además, el arbitraje deberá cumplir los términos y condiciones de la *London Maritime Arbitrators Association* (Asociación de Árbitros Marítimos de Londres) en aquellos casos en que la demanda o reconvencción no supere los 100.000 \$.

Inmaculada Ballester Pastor, catedrática acreditada de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad Jaume I de Castellón, describe las relaciones laborales en la estiba portuaria, a partir del IV acuerdo marco del sector de 2014 (pp. 97-125). En la actualidad, esta materia está regulada en el real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el texto refundido de la ley de puertos, y en el IV acuerdo marco regulador de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, de 31 de julio de 2013 (BOE, de 30 de enero de 2014). Pero la reciente normativa se ha visto enturbiada por la denuncia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de Luxemburgo ante España el 14 de noviembre de 2013 (DOUE de 1 de febrero de 2014) por considerar que la contratación y cesión del personal suponen una lesión a las normas de la competencia. En efecto, en España las contrataciones se realizan a través de las SAGEP, que son sociedades de gestión de estibadores portuarios. De esta forma, en los puertos de interés general estas sociedades no recurren al mercado laboral salvo que los trabajadores propuestos no fueran idóneos o fueran insuficientes, incumpliendo de esta forma las obligaciones del art. 49 del tratado de funcionamiento de la Unión Europea. En el Informe elaborado por España se aludía a "razones de interés general" para justificar tales medidas. Inmaculada Ballester reseña que «la normativa actual no impone la existencia de una SAGEP» y que «la creación de las SAGEP es potestativa en cada puerto de interés general» (p. 102). En consecuencia, la Comisión Europea «no está de acuerdo con el uso de las denominadas SAGEP dado que ello implica que las empresas que pretenden implantarse en los puertos españoles deben hacer frente a gastos económicos que pueden suponer esfuerzo extra, tanto por deber participar económicamente en estas sociedades de gestión de trabajadores, como por el hecho de deber contratar a sus trabajadores desde las SAGEP, lo que significa asumir costes laborales ya fijados y duraciones de contratos también ya concretadas, y determina el nutrirse de mano de obra que, a juicio de la Comisión, estas empresas pueden no requerir. En definitiva, entiende la Comisión que la actual regulación altera las estructuras de empleo y las políticas de contratación de las empresas y ello puede suponer graves

perturbaciones para las entidades porque acaba repercutiendo finalmente en el coste de la prestación misma» (p. 103). En otras palabras, este sistema ha supuesto un encarecimiento de la mano de obra y, en todo caso, debería haberse aplicado única y exclusivamente a la estiba y desestiba portuaria, y no a otras actividades. Inmaculada Ballester entiende que el sistema establecido estaba muy regulado y era adecuado, además de que ha sido revisado y mejorado, por lo que no debería cuestionarse por un criterio meramente economicista. La vigente ley de puertos considera a las SAGEP como de potestativa creación (arts. 142 y ss.), aunque en la práctica estas sociedades se han creado en cada uno de los puertos de interés general, y funcionan como sociedades mercantiles privadas.

Manuel Januário da Costa Gomes, catedrático en la Facultad de Derecho de la Universidad de Lisboa, se refiere al derecho de control (*right of control*) y transferencia de derechos en las reglas de Rotterdam (pp. 127-149). La regulación del derecho de control se encuentra en el capítulo 10 de las mencionadas reglas (arts. 50 y 56), y considera como parte controladora (*controlling party*) a la persona legitimada para ejercer el derecho de control (cargador, destinatario, cargador documentario u otra persona). En el ejercicio del derecho de control, la parte controladora deberá identificarse como tal (art. 51/1, c).

Pero este derecho está regido por una serie de limitaciones, cuya finalidad es la de impedir interferencias injustificadas por la parte controladora en el ejercicio y en la gestión de actividades del porteador. En otro ámbito, el art. 52/3 contempla la posibilidad de que el porteador pueda exigir una garantía a la parte controladora con la finalidad de asumir los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador prevea de forma razonable que puedan producirse en la ejecución de las instrucciones. En el hipotético caso de que la parte controladora no prestase dicha garantía, se exige al porteador de cumplir dichas instrucciones.

La nueva política comunitaria de pesca sostenible ha sido tratada por Francisco Carlos López Rueda, profesor en la Universidad Carlos III de Madrid (pp. 153-193). España cuenta con unos 7.880 km. de costa, por lo que la pesca ha representado una gran importancia en su economía, si bien en las últimas décadas el sector ha entrado en crisis en parte por las presiones comunitarias en la Política Pesquera Común (PPC). Recientemente se ha aprobado el reglamento base comunitario 1380/2013, de 11 de diciembre. López Rueda considera que los principales problemas del sector pesquero son los siguientes: la capacidad pesquera excesiva; el aumento del esfuerzo pesquero; la sobrexplotación; los problemas socioeconómicos y de empleo; la pesca no selectiva; los descartes; el sistema de cupos de pesca; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; así como la falta de datos científicos fiables (pp. 160-163).

López Rueda considera que «la nueva PPC ha mantenido el papel de la Unión en las relaciones internacionales de pesca, con la finalidad de garantizar la aplicación de los objetivos y principios de buena gobernanza establecidos en los artículos 2 y 3 del reglamento 1380/2013, su colaboración con las organizaciones internacionales de pesca y la celebración de acuerdos de pesca sostenibles celebrados con terceros países (arts. 29 a 32)» (p. 167). Los Estados miembros deben otorgar prioridad a la mejora de las técnicas de pesca selectivas, con la finalidad de reducir las capturas no deseadas. Una de

las novedades más importantes en la Política Pesquera Común es la de eliminar gradualmente la técnica del descarte en virtud de un calendario de aplicación previsto, aunque también medidas técnicas complementarias para corregir las disfunciones de los descartes (pp. 174-177). El mencionado reglamento comunitario permite que los Estados establezcan un sistema de concesiones de pesca transferibles como mecanismo para conseguir la reducción de la sobrecapacidad pesquera y el tamaño de sus flotas (art. 21). Además, la Comisión también puede establecer los planes plurianuales previstos en los arts. 9 y 10. López Rueda señala que «debido a la gran dependencia de pescado del exterior y como respuesta a la sobrepesca, fundamentalmente a partir de 2009, la Unión Europea se ha mostrado partidaria de impulsar la acuicultura, siguiendo las recomendaciones de la FAO» (p. 185). Pero a continuación añade que «la acuicultura no es la panacea para las dificultades del sector pesquero. Puede suponer un aumento de la presión sobre el medio marino y un riesgo para su seguridad. Debemos apostar por una acuicultura ecológicamente sostenible y medioambientalmente responsable, que no dependa de la sobreexplotación de los recursos pesqueros ni de los descartes y que venga acompañada de medidas técnicas adecuadas que eliminen sus efectos negativos, normalmente asociados a la cría de especies marinas carnívoras, semicarnívoras y exóticas» (p. 186). En otro ámbito de cuestiones, también regula este reglamento 1308/2013 los objetivos y el contenido de la Organización Común de los Mercados (OCM) en el art. 35.

María del Pino Domínguez Cabrera, profesora de Derecho Mercantil en el Departamento de Ciencias Jurídicas Básicas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, argumenta sobre la protección medioambiental del espacio marítimo interinsular canario (pp. 195-215). La reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias prevé que el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma comprende el archipiélago canario, que está integrado por las siete islas (art. 2). Asimismo, se consideran aguas canarias aquellas que queden integradas en el contorno perimetral. En otro orden de cosas, la ley 12/2007, de 24 de abril, de ordenación del transporte marítimo de Canarias atribuye competencia al Gobierno de Canarias respecto a los servicios de transporte marítimo exclusivamente entre puertos y puntos del litoral canario que se lleven a cabo en régimen económico de libre prestación de servicios de mercancías o pasajeros. Existe un plan específico de contaminación marina accidental de Canarias (PECMAR), aprobado en 2006, cuya finalidad es garantizar la protección del ecosistema marino interinsular, de la fauna, la flora y la propia calidad de las aguas. En estos aspectos también es aplicable el real decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el sistema nacional de respuesta ante la contaminación marina (pp. 207-211).

José-Alejo Rueda Martínez, profesor titular acreditado como catedrático de Universidad de Derecho Mercantil en la Universidad de Oviedo, escribe a propósito del volumen XXX de este mismo *Anuario de Derecho Marítimo* (pp. 217-228), que pretende ser un homenaje por la labor llevada a cabo por el profesor Ignacio Arroyo y su equipo. De esta forma, pone de manifiesto «la insuficiencia y precariedad del Derecho Marítimo español, abogando por una especialización de la disciplina» (p. 217).

Norman A. Martínez Gutiérrez, doctor en Derecho, analiza la constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad mediante una carta de garantía de

un Club de Protección e Indemnización (Club P e I), haciendo referencia al naufragio del buque granelero de bandera maltesa *Atlantik Confidence* el 30 de marzo de 2013 (pp. 229-247). El naufragio se produjo cuatro días más tarde, reclamándose las partes entre sí: los propietarios del buque, los fletadores y los intereses de la carga (*cargo interests*). Aunque inicialmente el juez concluyó que «sin una disposición legal específica que una garantía es aceptable, la regla es que un fondo sólo puede constituirse mediante un pago en efectivo ante el tribunal», a continuación reconocía que la legislación no era la adecuada, permitiendo la apelación en cuanto que podían darse varias interpretaciones. Sin embargo, el Tribunal de Apelaciones consideró errónea la valoración del juez de Primera Instancia que defendía que un fondo de limitación no podía ser constituido mediante una garantía, como podía ser la de un Club P e I. De hecho, Martínez Gutiérrez valora esta cuestión en los siguientes términos: «En efecto, las garantías de los Clubes P e I son hoy en día comúnmente aceptadas como caución suficiente y aceptables en materia de transporte marítimo. Por tanto, era de esperarse que la apelación adoptara un enfoque más flexible o comercial para el tema en cuestión y que reconociera las cartas de garantía de los Clubes P e I como garantías "aceptables" en virtud del derecho inglés. En caso contrario, hubiera sido necesario que, a consecuencia de los posibles debates posteriores sobre este tema, el CPR 61 hubiera sido modificado conformemente» (p. 246). A continuación añade que «el reconocimiento de las cartas de garantía de un Club P e I como garantías aceptables según el derecho inglés o la modificación de la legislación nacional a tal efecto era necesaria para mantener la posición de Inglaterra como un foro líder en materia de jurisdicción marítima». Esta fue la finalidad de la sentencia dictada por el Tribunal de Apelaciones.

El Derecho comparado se inicia con un análisis de la legislación marítima colombiana, realizada por Javier Franco (pp. 251-257). Las operaciones *offshore* en Colombia están reguladas en virtud de los decretos 2324 de 1984 y 644 de 1990, normativa que ha sido complementada por la resolución 674 de 2012 en cuanto a los requisitos que hay que cumplir para la exploración o explotación de recursos no vivos. Entre los numerosos requisitos destacan la aprobación ante la autoridad marítima de una evaluación de riesgos, así como un plan de mitigación de los riesgos que sean identificados en la fase de evaluación (arts. 12 y ss.). En otro ámbito, el decreto 1099 de 2013 del Ministerio de Transporte adoptó el plan de expansión portuaria: política portuaria para un país más moderno, que recoge las estrategias a implementar para fomentar el desarrollo del sector portuario. Con la liberalización del mercado de los seguros en Colombia en 2013, ya es posible la contratación directa en el exterior de los seguros asociados al transporte marítimo internacional. Asimismo es relevante el reglamento de tripulaciones y de dotaciones de embarcaciones fluviales, aprobado por la resolución 4824 del Ministerio de Transporte.

Jaime Roca Marcos, doctor en Jurisprudencia y abogado en Guayaquil, nos da a conocer la legislación de Ecuador (pp. 259-267). La jurisprudencia más relevante es la sentencia de 20 de julio de 2010 sobre seguro marítimo de la Corte Nacional de Justicia, sala de lo civil, mercantil y familia. En el ámbito normativo destaca la resolución de 20 de diciembre de 2013, aprobada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En la legislación y jurisprudencia españolas, Ignacio Arroyo hace un estudio magistral (como no puede ser de otro modo, saliendo de la pluma de Arroyo) sobre el panorama del Derecho marítimo español (pp. 269-295). El vigente real decreto 236/2013, de 5 de abril, establece la zona económica exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, aunque también está regulada en el convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, de 1982. Uno de los aspectos más relevantes es la lucha contra la contaminación y la preservación del medio marino, en el que destaca el real decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que aprueba el sistema nacional de respuesta ante la contaminación marina. En otro ámbito, la pesca marítima y la acuicultura está regulada mediante el real decreto 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones previstas en la ley 3/2001, de 26 de marzo, de pesca marítima del Estado. Entre la jurisprudencia analizada destaca la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 2012 por la infracción de la ley de puertos de 1992 por un fondeo de un buque tanque sin obtener autorización. En el transporte marítimo reseña la sentencia del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 2012, referente al litigio interpuesto por *Alianz Compañía de Seguros y Reaseguros v. The Shipping Corporation of Saudi Arabia Ltd.*, que analiza la limitación de responsabilidad del porteador. Otra sentencia del Alto Tribunal es la de 9 de octubre de 2012, que se refiere a un seguro de casco, maquinaria, aparatos de navegación y aparatos del motopesquero. En materia de salvamento marítimo destaca la sentencia de 4 de diciembre de 2012, que se refiere al auxilio prestado por la Administración y posterior hundimiento del buque, debatiéndose si hubo negligencia del servicio público de salvamento.

Stefano Zunarelli, catedrático de Derecho de la Navegación en la Universidad de Bolonia, y Alessandra Romagnoli, profesora asociada (los asociados en Italia son equivalentes a los profesores titulares de Universidad españoles) de Derecho de la Navegación en la citada Universidad, analizan el Derecho marítimo italiano, así como su jurisprudencia y doctrina (pp. 297-308). El decreto legislativo de 28 de junio de 2012 es una aplicación de la directiva 2009/20/CE relativa al seguro de los armadores por los créditos marítimos. En materia de seguridad marítima y ambiental, el decreto de 2 de marzo de 2012 establece limitaciones o prohibiciones al tránsito de los buques mercantes con la finalidad de establecer una mejora en la protección de áreas sensibles del mar territorial. En cuanto a la jurisprudencia, reseña la sentencia del Tribunal de Casación de 9 de marzo de 2012 que se refiere a la validez de una cláusula de prórroga de jurisdicción contenida en un pacto de garantía. En otro ámbito, el Tribunal de Bari dictó la sentencia de 17 de diciembre de 2012 en la que determinaba que la jurisdicción italiana estaba presente incluso cuando el buque hubiese abandonado las aguas territoriales nacionales, por lo que es posible el embargo y su posterior ejecución.

Una breve referencia a las principales disposiciones en Derecho comparado y jurisprudencia de México la hace María Emma García Zambrano, doctora en Derecho en México, D.F. (pp. 309-317). En materia de pesca podemos destacar el acuerdo de 24 de enero de 2013 de la Secretaría de agricultura, ganadería, desarrollo rural, pesca y alimentación, por el que se establece la cuota de captura para el aprovechamiento de *curvina golfina*, en aguas de

jurisdicción federal del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado para la temporada 2012-2013. También se ha reformado la ley orgánica de la administración pública federal, la ley de puertos y la ley de navegación y comercio marítimos. Finaliza esta colaboración con el análisis del recurso de amparo directo en revisión 3630/2012, de 13 de febrero de 2013, referente a Pescados Industrializados, SA de CV.

Manuel Januário da Costa Gomes se refiere a la legislación y jurisprudencia portuguesa en Derecho marítimo (pp. 319-324). Una medida importante la representa la modificación del decreto ley 108/2012, de 13 de octubre, que establece las medidas necesarias para garantizar el buen estado ambiental del medio marino antes del 2020, en cumplimiento de la directiva núm. 2008/56/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo. Con esta medida se pretenden concretar las obligaciones del Estado en sede de información y de adopción de planes de acción. Analiza y comenta la Apelación de Oporto de 25 de febrero de 2013, que debate la responsabilidad del porteador y el derecho a limitar su responsabilidad.

Los abogados Mateusz Bek y Jack Steer se refieren a la legislación y jurisprudencia del Reino Unido (pp. 325-344). Hacen referencia de nuevo al caso del *Atlantik Confidence*, así como el caso *Kuwait Rocks Co. v. AMN Bulkcarriers*, conocido como *The 'Astra'* (2013), en el que el juez Flaux rechazó la apelación. En el caso *The 'Princess of the Stars'* también resuelto en el año 2013 por el magistrado Field, estimó la no responsabilidad del seguro marítimo en la medida en que la garantía se había incumplido porque había amenaza de tifón en la ruta planeada, pudiéndose haber cambiado la ruta si el tiempo era malo.

Hugo Tiberg recopila la legislación y jurisprudencia del Derecho marítimo sueco (pp. 345-357). La ley de seguridad en buques y la ordenanza de seguridad en buques, ambas de 2003, han sido modificadas en virtud de la ley 2013:986 y las ordenanzas 2013:387, 775 y 991, en cumplimiento de la directiva de la UE 2006/87/EC. También ha sido modificada en 2013 la ordenanza sobre competencias del personal marítimo, de 2011. El Tribunal Administrativo de Linköping de 20 de febrero de 2013 (*Stenia Feronia*) confirmaba la prohibición de navegación de un buque de pasajeros en virtud de los defectos de seguridad, siendo la misma inapelable. En el asunto *Kalmar* de 28 de agosto de 2013, se condenó al capitán de un velero por no haber evitado la colisión con un banco de arena que conocía.

Una síntesis de la legislación y jurisprudencia turcas ha sido elaborada por Pinar Akan, profesor doctor en Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universidad de Marmara (pp. 359-368). El código de comercio de 1956 fue sustituido por el de 7 de enero de 2012, que forma parte del convenio de La Haya, aunque no las reglas de Hamburgo. En este ordenamiento jurídico «algunos autores mantienen la idea de que Turquía se ha convertido en un país importante no solo a favor del porteador, sino también para el fletador y se ha erigido como un país de referencia para el tráfico marítimo que debe ser respaldado por el negocio marítimo internacional» (p. 360). Este nuevo código «clarifica y actualiza los términos anteriormente definidos en el preferente Código de Comercio» (p. 360). El nuevo código establece un período indefinido de tiempo para que un buque extranjero obtuviera el pabellón turco, sustituyendo los dos años del anterior código. Los únicos contratos marítimos

recogidos en el nuevo código son los siguientes: arrendamientos de buques, fletamento por tiempo, contrato de utilización del buque y pasaje.

La legislación y jurisprudencia uruguayas han sido comentadas por Fernando Aguirre Ramírez, profesor de Derecho de los Transportes en la Universidad Católica de Uruguay, y Cecilia Fresnedo de Aguirre, profesora de Derecho Internacional Privado en la citada Universidad (pp. 369-396). La sentencia del Tribunal de Apelaciones de 27 de junio de 2012 se pronuncia sobre caso *Cortacesped Ltda. v. Mercoline y otros*, condenando a todos los demandados a abonar a la actora en forma solidaria e indivisible los daños que por concepto de lucro cesante sufriera la actora. Otra de las sentencias analizadas es la de 26 de marzo de 2012, referida al caso de *Aliança da Bahia v. Danmar Lines y otros*.

Luis Cova Arria, catedrático de Derecho Marítimo de la Universidad Central de Venezuela, se refiere al Derecho comparado de Venezuela (pp. 397-404). Con fecha de 25 de marzo de 2013, se ha publicado el decreto núm. 9430 relativo al nuevo arancel de aduanas. La sentencia del Tribunal Marítimo de Primera Instancia con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas de 6 de mayo de 2013 decretó medida de embargo preventivo sobre un buque de bandera extranjera, por tratarse de un crédito marítimo. Este mismo Tribunal con fecha 18 de diciembre de 2013 dictó resolución sobre su competencia en una demanda por incumplimiento sobre un contrato de honorarios profesionales por servicios de asesorías, por corresponderle a la jurisdicción civil mercantil.

Daniel Boyeras Schumann, doctor en Derecho en la Universidad Autónoma de Barcelona, estudia la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2013 (pp. 407-410). En concreto, analiza las nuevas normas para la seguridad de pasajeros de la OMI en respuesta al incidente del Costa Concordia, y elaboró un borrador a unas enmiendas a SOLAS en la sesión celebrada del 26 a 30 de 2012, que entró en vigor el 1 de enero de 2013. También se han introducido mejoras a la Convención MARPOL con la pretensión de mejorar la eficiencia energética, y ha entrado en vigor la convención de Atenas relativa al transporte de pasajeros y de su equipaje por Mar de 2002, que incrementa las cantidades por responsabilidad por muerte o heridas de los pasajeros de un buque.

Daniel Boyeras Schumann también se refiere a la Organización Internacional del Trabajo en su labor marítima en 2013 (pp. 411-415). La entrada en vigor del convenio sobre el trabajo marítimo el 20 de agosto de 2013 «supone la revisión de 37 de los convenios anteriores sobre trabajo en el mar que se han adoptado desde 1920, así como de 31 recomendaciones conexas. Se trata de una norma exhaustiva que pretende contribuir a asegurar de manera más efectiva el trabajo decente para la gente de mar y a que establezca unas condiciones equitativas para los armadores» (p. 412). Además, este convenio se caracteriza por su margen de flexibilidad, ya que permite la consulta previa con los interlocutores sociales de cada país.

Pedro Jesús Baena Baena, catedrático de Derecho Mercantil en la Universidad de Sevilla, analiza la política comunitaria de los transportes marítimos en 2013 (pp. 417-422). El 8 de julio de 2013 la Comisión propuso el "cinturón azul", un espacio único para el transporte marítimo europeo sin barreras administrativas dentro de la Unión Europea, similar al transporte aéreo, ferroviario y por carretera. Meses más tarde, el 11 de diciembre de 2013, se aprobó el reglamento (UE) núm. 1315/2013 del Parlamento Europeo y

del Consejo, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Asimismo se ha creado la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Daniel Boyeras Schumann analiza la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2013 (pp. 423-426). En materia BIMCO se han realizado diversos seminarios: sobre fletamento por tiempo (6 a 8 de febrero y 12 a 14 de junio de 2013); sobre conocimientos de embarque (26 a 28 de febrero y 10 a 12 de abril de 2013); así como fletamento por viaje (10 a 12 de diciembre de 2013).

Finaliza este número del *Anuario de Derecho Marítimo* con la reseña de Mireia Solé Gil, abogada de profesión, sobre las actividades de la Asociación Española de Derecho Marítimo en los años 2013/2014 (pp. 427-429). Hace referencia a la Jornada sobre crucero marítimo de 2 de octubre de 2014, y al congreso nacional celebrado los días 11 y 12 de junio de 2014.

Finalmente se recoge la legislación y crónica parlamentaria (pp. 433-466), así como la jurisprudencia del Tribunal Supremo y Audiencias Provinciales (pp. 469-627). También se recopilan algunas crónicas y noticias (pp. 631-635). Para terminar, también se publica documentación (pp. 639-675) y bibliografía (pp. 679-695).

El *Anuario de Derecho Marítimo*, dirigido por Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, se edita desde 1981. Es una magnífica revista en la materia que le compete. Ignacio Arroyo cuenta en su haber con más de un centenar de publicaciones y colaboraciones relacionadas con el Derecho marítimo, aunque destacamos su *Curso de Derecho marítimo* (2001), y *La distribución del riesgo en el Derecho marítimo* (1977). Desde aquí queremos agradecer a su persona por la labor realizada y el buen hacer de esta publicación periódica, a la vez que señalamos que la "Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della Ricerca" tiene en el sector 12, dedicado a revistas jurídicas, clasificada como revista de clase "A" al *Anuario de Derecho Marítimo*, clase en donde en el sector de Ciencias Jurídicas, con la calificación "A" solo aparecían 18 revistas españolas hasta la última evaluación de 2015. El *Anuario de Derecho Marítimo* se mantiene con "A". Para ser revista de clase "A", la Agencia italiana, que es estatal, no privada, precisa «que debe estar dotada de ISSN y estar reconocida como excelente a nivel internacional por el rigor de los procedimientos de revisión y por la difusión, estimación e impacto en la comunidad de investigadores de dicho sector, y que dichas revistas estén indexadas en los mayores bancos de información de datos nacionales e internacionales». [Recibida el 2 de febrero de 2015].

Guillermo Hierrezuelo Conde

ALAI Association Littéraire et Artistique Internationale – Groupe Autrichien – Michel M. Walter (Hgg.), *The proceedings of the ALAI Study Days in Vienna 2010, focused on the topics of duration of copyright and related rights (English; Français; Español)*. XX, 790 pages. ISBN: 978-3-900741-60-0.

RESUMEN: Se hace un comentario de las Actas que recogen las discusiones llevadas a cabo sobre propiedad intelectual literaria y artística y sobre el copyright y la duración en el tiempo del mismo. Interesante temática en un mundo lleno de amigos de la propiedad intelectual y

científica ajena que disimulan sus actividades plagiaras, escondiéndose o haciéndose el lelo. En los últimos doce años se han descubierto plagios importantes de Silvana Koch-Mehrin, Veronica Sass-Stoiber, Karl Theodor von Guttenberg, Annete Schavan, Emilio Lecuona Prats (plagió 143 págs.), María Emma Montanos Ferrín, Concepción Gómez Roán, Dionisio Perona Tomás, Juan Francisco Baltar, Ignacio Ruiz Rodríguez, Consuelo Juanto y Manuel Maestro. Indignante resulta que José Antonio Escudero López sea el maestro de la mayor parte de los españoles indicados y proteja con su escudo a semejante cuadrilla siendo además el presidente de la Real Academia de Jurisprudencia y de Legislación. Claro que los académicos desconocen los plagios de la escuela que a sí misma se denomina "escudería".

ACLARACIÓN: Der Autor ist Professor für Internationales und vergleichendes Zivil- und Wirtschaftsrecht mit Immaterialgüterrecht/Recht des Geistigen Eigentums an der European University for Economics and Management (eufom) in Luxemburg. Er ist Sachverständiger für ausländisches Recht bei Gerichten, Notariaten und Kammern.

PALABRAS CLAVE: Copyright, Propiedad intelectual, Plagio, Plagiaros, Plagiones, Policopiones, Ladrones del papel impreso, Ignacio Ruiz Rodríguez, Enrique Manuel Guerra Huertas.

Die vorliegende Veröffentlichung versammelt die Beiträge der Studientage der ALAI (Association Littéraire et Artistique Internationale) vom 09.09. bis zum 11.09.2010 im historischen Redoutensaal der Hofburg in Wien. Die Konferenz beschäftigte sich eingehend mit der Frage der Schutzdauer des Urheberrechts und der mit ihm verwandten Schutzrechte. Hierzu wurden sechs Arbeitsgruppen gebildet, von denen die erste die historischen Perspektiven der Problemstellung auslotete, während die internationalen sowie die transnationalen Aspekte jeweils in einer eigenen Sektion beleuchtet. Eine weitere Arbeitsgruppe widmete sich der Urhebernachfolgevergütung, auch Urhebergemeinschaftsrecht (= *Domaine Public Payant*) genannt, und den in diesem Zusammenhang aufgeworfenen sozio-kulturellen Fragen. Die vierte Arbeitsgruppe beschäftigte sich eingehend mit der Frage, wie ein wirksamer Schutz des Urheberrechts vor dem Hintergrund von Globalisierung und Digitalisierung ausgearbeitet sein muss. Darüber hinaus wurde die von der Europäischen Kommission erfolgreich gestartete Initiative, das Schutzrecht für die Werke aufführender Künstler sowie für bestimmte verwandte Schutzrechte, wie das Phonogramm, zu verlängern, ebenfalls von einer eigenen Sektion detailliert behandelt.

Der Tagungsband selbst besteht aus drei identischen Teilen. Jeder Teil enthält einmal in englischer, einmal in französischer und einmal in spanischer Sprache die Grußworte von Victor Nabhan, Heinz Mayer, Victor Vázquez-Lopez, Brigitte Schenk sowie Claudia Schmied, desweiteren die nach ihrer Zugehörigkeit zu den sechs Arbeitsgruppen geordneten Beiträge der einzelnen Vortragenden nebst sich an den Vortrag anschließender Diskussion sowie die Schlussworte Victor Nabhans. Vorangestellt findet sich ebenfalls in den genannten drei Sprachen eine knappe Einleitung mit Hinführung zur Thematik sowie eine in englischer Sprache abgefasste Teilnehmerliste.

Die Beiträge greifen dabei im Einzelnen die überaus zahlreichen und vielgestaltigen Facetten der durch den Titel der Tagung angesprochenen Thematik auf. Michel Walter und Silke von Lewinski bieten jeweils aus historischer Sicht einmal einen Vortrag über die Konvergenz der Schutzfristsysteme sowie zum anderen einen komparatistischen Überblick über die für die Schutzdauer einschlägigen internationalen Verträge sowie nationalen Gesetze. Carlos F. Ballesteros wirft die Frage auf, ob die Schutzdauer 50, 70

oder mehr Jahre betragen sollte. Marshall Leaffer legt die US-amerikanische Sichtweise auf die Schutzdauer des Urheberrechts anhand der vom Supreme Court in der Entscheidung „Eldred vs. Ashcroft“ entwickelten Auffassung dar, bezieht aber auch aktuelle Entscheidungen von US-amerikanischen Instanzgerichten in seine Darstellung mit ein. Ejan Mackaay setzt sich mit der Frage auseinander, welche Begründungsmodelle den Schutz des Urheberrechts sowie seine zeitliche Reichweite gerade auch aus ökonomischer Sicht rechtfertigen. Ysolde Gendreau befasst sich – basierend auf dem kanadischen Recht – mit dem Schutz der rechtlichen wie wirtschaftlichen Interessen der Erben des Urhebers sowie den Auswirkungen, die das im kanadischen Recht fest verankerte Rechtsinstitut des „revisionary interest“ auf die Situation der nachfolgenden Generationen von Erben des Urhebers hat.

Der Beitrag von Thomas Dreier gibt einen Überblick über den die Dauer der verwandten Schutzrechte betreffenden gesetzlichen Rahmen, der von verschiedenen internationalen Verträgen gebildet wird, wobei auch in einer vergleichenden Zusammenschau die nationalen Regelungen vorgestellt werden. Dabei geht der Autor nicht von den gesetzlichen Grundlagen aus, sondern stellt bestimmte Einzelaspekte, wie den Schutz von Persönlichkeitsrechten, in den Mittelpunkt seiner Ausführungen, anhand derer er dann die gesetzlichen Regelungen erläutert. Shira Perlmutter beschäftigt sich sodann eingehend mit der Initiative der Europäischen Kommission, die Schutzdauer zu verlängern und erläutert nicht nur die Hintergründe und die Entwicklung der Initiative, sondern auch den Stand des Gesetzgebungsverfahrens. Bernd Hugenholtz geht in seinem Beitrag der Frage nach, wie hoch der Einfluss der Industrie auf die Schutzdauer des Urheberrechts anzusetzen ist und wie dieser Einfluss zu bewerten ist. Tilo Gerlach beleuchtet die Frage, warum eine Ausdehnung der Schutzdauer aus der Perspektive des ausübenden Künstlers sinnvoll ist, Abel Martin Villarejo zeigt die Sichtweise des audiovisuellen Künstlers auf.

Margarida Almeida Rocha erläutert anhand aktueller Entwicklungen im portugiesischen Recht die Schwierigkeit, eine Balance zwischen der Schutzdauer für Urheberrechte und für verwandte Schutzrechte zu schaffen, wobei sie schwerpunktmäßig auf die Entwicklung des „acquis communautaire“ eingeht. Pál Tomori beschäftigt sich mit den die Verlängerung der Schutzdauer betreffenden begleitenden Übergangsmaßnahmen und betont deren immense Bedeutung für die zukünftige Entwicklung dieses Aspekts des Urheberrechts. Die These, dass im digitalen Zeitalter die Harmonisierung der Schutzdauer generell ausreichend weit fortgeschritten sei und daher der Fokus darauf zu legen sei, den erreichten Schutzzumfang zu vermitteln und zu verteidigen, wird von Samuel Ricketson in seinem Beitrag aufgestellt. Mira Sundara Rajan stellt die spezifischen Problemstellungen der Schutzdauer bei einem von mehreren Urhebern kreierten Werk heraus und beschäftigt sich in diesem Zusammenhang unter anderem mit der Harmonisierung der Regelungen zur Schutzdauer.

Der Einfluss von Kriegen auf die Ausdehnung der Schutzdauer sowie die Frage, inwiefern sich die festzustellende anhaltende Friedenszeit negativ auf mögliche weitere Verlängerungen der Schutzdauer auswirken könnte, wird von Astri M. Lund untersucht. Miyo Tonami beschäftigt sich anschließend mit dem Schutz von Persönlichkeitsrechten. Die von posthum veröffentlichten Werken aufgeworfenen Implikationen im Spannungsfeld von Rechten des Autors sowie

von verwandten Schutzrechten werden von Albrecht Haller dargelegt. Der Frage, ob technische Maßnahmen und die Schutzdauer von Urheberrechten in Konflikt geraten können, geht Séverine Dusollier nach. Mihály Ficsor stellt vor dem Hintergrund des Verfahrens „Golan“ Art. 18 der Berner Konvention und Section 514 des US Uruguay Round Agreement Act vor, wobei insbesondere auf die Vielzahl zur Thematik bereits ergangenen Gerichtsentscheidungen abgehoben wird. Wie der oberste französische Gerichtshof (die Cour de Cassation) Art. 18 (1) und Art 5 (2) der Berner Konvention miteinander in Einklang bringt, wird anhand des den US-amerikanischen Film „His Girl Friday“ betreffenden Verfahrens von Jane Ginsburg näher vorgestellt. Die Auswirkungen von Übergangsregelungen auf die Ausländer(gleich)behandlung beschreibt Valérie-Laure Benabou vor dem Hintergrund des EuGH-Urteils zum Fall „Sony vs. Falcon (Bob Dylan)“. Ramón Casas Vallés widmet sich der aus seiner Sicht vernachlässigten Problematik, welche Auswirkungen eine Verlängerung der Schutzdauer auf durch den Urheber über die Verwertung des Werks abgeschlossene Verträge haben kann. Verschiedene Systeme einer Urhebernachfolgevergütung (= *Domaine Public Payant*) werden von Delia Lipszyc vorgestellt.

Adolf Dietz setzt sich ebenfalls mit der Urhebernachfolgevergütung auseinander und erläutert sehr plausibel ein von ihm entwickeltes Konzept, mit dem für 20 Jahre die Rechte der Gemeinschaft der lebenden Autoren und ausübenden Künstler anstatt die Rechte der Erben geschützt werden sollen, um eine Brücke zwischen der internationalen Schutzdauer von 50 Jahren zur siebenjährigen Schutzdauer im deutschen Recht zu schlagen. Igor Gliha setzt sich vor dem Hintergrund der geschichtlichen Entwicklung des Urheberrechts seit der Antike mit Aspekten auseinander, die die Urhebernachfolgevergütung in Frage stellen können, während Ryu Kojima die Schutzdauer für Urheberrechte und ihre Verlängerung aus Sicht der Kulturpolitik beleuchtet. Gernot Graninger geht der sozio-kulturellen Funktion der Verwertungsgesellschaften nach und Gerhard Ruiss fragt, was angesichts von „Dauerbrennern“ wie „Jedermann“ und „Fledermaus“, aber auch vor dem Hintergrund von aktuellen Entwicklungen wie „Google Books“ mit Urheberrechten nach Ablauf der Schutzfrist für das Werk hinsichtlich der Urhebernachfolgevergütung geschehen soll. Die sich im Tagungsband spiegelnde Vielfalt der Problemstellungen zeigt, wie wichtig es war, dieser national wie international vieldiskutierten sowie rechtlich wie wirtschaftlich bedeutenden Problematik eine ganze Konferenz inklusive umfangreichem, mehrsprachigem Tagungsband zu widmen. Der Tagungsband stellt für den Leser die Möglichkeit dar, sich auf rund 300 Seiten in der jeweiligen Sprache seiner Wahl entweder einen umfassenden Überblick über die durch die Schutzdauer und ihre Verlängerung aufgeworfenen Problemstellungen insgesamt zu verschaffen oder sich detailliert mit einem der einschlägigen, vielfältigen Aspekte des Themas zu befassen. Victor Nabhan hebt in seinen Schlussworten daher nicht nur die bedeutende Rolle von Michel M. Walter als Initiator/Organisator der Tagung hervor, sondern betont auch, dass die Tagung in repräsentativer Weise die zum Thema anerkannten Spezialisten versammelt habe, was natürlich in gleicher Weise für den Tagungsband gilt. [*Recibida el 20 de mayo de 2014*].

Thomas Gergen

Michał Pluciński, *Polish seaports in the varying external environment (Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym)*, CeDeWu, Warsaw, Poland, 2013, pp. 308.

ABSTRACT: Michał Pluciński is a Polish researcher in the field of operations and development of seaports. In his postdoctoral monograph published in Warsaw in 2013 his main objective was to develop a comprehensive idea of adjusting the Polish seaports to the changes taking place in their external environment. The book has five chapters which present theoretical aspects of the seaports regarded as economic research subjects (Chapter 1), the impact of the varying external environment on the Polish seaports attributes (Chapter 2), their main economic functions (Chapter 3) and microstructures, mesostructures and macroeconomic structures within the framework of which they can be examined (Chapter 4). In the last and the most important part of the monograph Michał Pluciński presents courses of changes in the attributes, functions and structures of the Polish seaports, prioritises the impact of external determinants on the three planes on which the ports have been examined and identifies relationships existing among the attributes, structures and functions of the Polish seaports. Although the author's conclusions pertain to the most important Polish seaports, they are, for the most part, of universal nature.

KEYWORDS: Polish seaports, Economic and non-economic attributes, Functions, Structures, Model approach.

Up to the present moment the Polish academic record related to the seaports has been deprived of comprehensive studies of solutions which provide long-term, sustainable development of the Polish seaports including the attributional, functional and structural approach. The research which has been conducted to date addresses only the issue of changes taking place within the framework of the selected attributes of the seaports, their economic functions or structures within the framework of which the seaports can be examined.

The subjective scope of research presented in the book "Polish seaports in the varying external environment" pertains to the four ports of primary importance to the Polish economy, i.e. the ports of Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście. The main period of time the research relates to includes the years of 1989 up to 2012. According to Michał Pluciński, those years were the time when not only did the Polish seaports undergo economic transformation, but they were under influence of the external, international determinants including, in particular, globalisation of the world economy as well as international economic integration.

In order to conduct research into the impact of the most important external determinants on the operations and development of the Polish seaports Michał Pluciński, who identified them, adopted an integrated approach. This approach relies on examining the influence of the economic transformation of Poland, globalisation and international, regional economic integration on the attributes, functions and structures of the Polish seaports.

The main objective for Michał Pluciński was to *develop a comprehensive idea of adjusting the Polish seaports to the changes taking place in their external environment*. This objective is complemented with four auxiliary objectives relating to (1) *revision of the theoretical record with regard to the position of the seaports in transport economics, external determinants influencing the development of the seaports as well as the planes within the framework of which this influence can be examined and (2,3,4) identification of*

the changes in the attributes, functions and structures of the Polish seaports under influence of the varying external environment.

The accomplishment of the formulated research objectives required conducting empirical research on which verification of the assumed research hypothesis is based. This hypothesis goes as follows: *Exogenous factors resulting from the economic transformation, globalisation of the world economy and international economic integration determine the attributional, functional and structural planes of the development of the seaports in Poland.*

In the first chapter of the book the author presents theoretical aspects related to the seaports regarded as economic research subjects. By demonstrating the port issues in economy, especially in transport economics, he pointed out to the multi-featured definition of a seaport, position of research into the seaports in transport economics and relationships existing between these ports and their external environment. Apart from globalisation and international, regional economic integration Michał Pluciński presents the Polish economy transformation as the most important determinants of the development of the modern seaports. On the basis of the theoretical and research record to date he identifies the most important attributes of the seaports, their functions and structures within the framework of which they can be examined.

The second chapter of the author's monograph, which is of research nature, the author dedicated to the issues of impact that the varying external environment has on the attributes of the Polish seaports. In his analysis of the economic and non-economic attributes of the modern seaports Michał Pluciński took into account their competitive position, innovative solutions, tendency to cooperation, investment attractiveness as well as social and environmental aspects of social liability.

In the third chapter of the author's monograph, which is also of research nature, the author presents the impact of the varying external environment on the accomplishment of the most important economic functions of the Polish seaports, i.e. their transport, commercial and industrial functions.

In chapter four Michał Pluciński presents the impact of the varying external environment on the structures of the Polish seaports. On the microeconomic level he presents the impact of the identified external determinants on shaping the public and private areas of the seaports and the relationships existing between them. On the mesoeconomic level he illustrates the influence of the external determinants on the significance the vicinity of the seaports has as their undeniable supply base, participation of the local self-governments on management of the seaports as well as the importance the ports have in the port town areas, their economy and life of their inhabitants. He also gives his assessment of the policy operated towards the seaports. On the largest, macroeconomic level the author presents the impact of the identified external determinants on sea transport in Polish foreign trade handling. He demonstrates the changes that took place in the domestic and transit supply base for the Polish seaports. The analysis of the Polish state policy towards the seaports is also an important matter in this chapter.

The most important part of the book "Polish seaports in the varying external environment" is its chapter five. The chapter contains two author's perspectives. The first perspective, which is separate for each of the analysed planes, presents evolution of the attributes of the seaports (including identification of the primary attribute), development of the current functions of the ports, changes in

the structures within the framework of which they can be examined (including the development of the municipality-port partnership, a new role of the state in the operations of the ports). The second perspective applied by the author in chapter five is of comprehensive nature, which allows to prioritise the impact of the external determinants on the analysed planes as well as identification of the relationships existing between the attributes, structures and functions of the Polish seaports. By creating a map of the relationships the applied deliberations translated into model solutions.

Not only is the book "Polish seaports in the varying external environment" academically valuable, but it is also a new, comprehensive perspective to the transformations which took place and will be taking place in the following years in the Polish seaports which are under influence of the changes occurring in their environment. Additionally, the conclusions drawn from Michał Pluciński's research can be used by the port entities and Polish state and self-government administration. In December 2014 in the competition held by the Minister of Infrastructure and Development the book was given an award for the best postdoctoral book on the subject of transport. [*Recibida el 1 de febrero de 2015*].

Manuel Pelaez
Miriam Seghiri

Europäisches Transportrecht, Europees Vervoerrecht, Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. XLIX, nº 3 (2014), pp. 247-372.

RESUMEN: Se recogen en esta publicación cuatro artículos con una temática variada cuyas investigaciones se centran en el estudio histórico de la cláusula Himalaya, los riesgos que conlleva la errónea declaración del peso de los contenedores en el transporte marítimo, la exigencia de responsabilidad del transportista por daños a los pasajeros por mar en caso de accidente según el Reglamento (CE) nº 392/2009 y la posición del vendedor FOB bajo las Reglas de Rotterdam. Asimismo, se hace explícita referencia a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, del Tribunal de Casación francés, del Tribunal de casación belga y del Tribunal de apelación de Amberes.

PALABRAS CLAVE: Reglamento (CE) nº 392/2009, Cláusula Himalaya, FOB, Reglas de Rotterdam, Tribunal de Casación francés, Tribunal de Casación belga, Tribunal de Apelación de Amberes.

El artículo de Carlo Corcione se centra en el estudio de la evolución legislativa y doctrinal de las denominadas "terceras partes" (agentes, dependientes, empleados del transportista, los subcontratistas y demás auxiliares independientes de aquél) que aparecieron por involucradas en un caso de responsabilidad en el suceso del barco Himalaya.

La cláusula Himalaya es una herramienta utilizada en el transporte marítimo inserta en el conocimiento de embarque para extender la protección y limitar la responsabilidad del transportista y de las terceras partes en los contratos de transporte de mercancías.

La cláusula Himalaya suscitó desde sus comienzos una compleja controversia doctrinal sobre la oportunidad de extender los beneficios de la limitación de responsabilidad contenida en el conocimiento de embarque a terceros no firmantes en el contrato en el contexto del transporte marítimo de

mercancías. Repasa el autor en este recorrido histórico su concreción en el caso *Adler vs Dickson* en 1954 donde se interpuso una demanda de lesiones personales a bordo del S. S. Himalaya y en el billete de pasaje se incluía dicha cláusula. Especialmente significativo fue el caso *Elder, Dempster & Co. vs Paterson, Zochonis & Co. Ltd*, ya que supuso una excepción a la doctrina de la obligatoriedad exclusiva del contrato firmado entre las partes, al dictaminar la Cámara de los Lores que el propietario de un buque se beneficiara de la cláusula inserta en un conocimiento de embarque. No así en 1962, en el caso *Midland Silicones Ltd. vs Scruttons Ltd* donde se desestimó la aplicación del beneficio de responsabilidad de los estibadores.

El autor concluye su artículo con un enfoque crítico en materia legislativa sobre la actual regulación de la cláusula Himalaya en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de Transporte internacional marítimo de mercancías, de 2008 "Reglas de Rotterdam", que moderniza los anteriores convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar, concretamente, el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque "las Reglas de La Haya" de 1924, y sus Protocolos "las Reglas de La Haya-Visby" y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías "las Reglas de Hamburgo" de 1978.

El peso es un factor de capital importancia en relación con la estabilidad de los buques. El artículo elaborado por Konstantinos Kofopoulos tiene como finalidad el estudio de los riesgos que conlleva la errónea declaración del peso de los contenedores en el transporte marítimo de mercancías. Habida cuenta que, conforme a estimaciones de mercado, un 10% de los contenedores en todos los puertos internacionales tienen su peso erróneamente declarado, el objetivo principal de este trabajo no es otro que poner de manifiesto la importancia que entraña para la seguridad del transporte marítimo el reparto de la carga contenida en los contenedores. Una correcta distribución durante todo el viaje es determinante para afrontar los peligros del transporte marítimo. El autor analiza las razones que desencadenan la aparición de esta circunstancia, bien por la falta de experiencia, organización y conocimiento, bien por los errores de cálculo debido al método de estimación de la mercancía que dependen mayoritariamente del volumen y el peso. Las consecuencias de una incorrecta declaración en el peso de las mercancías conllevan no sólo problemas de estabilidad y dificultades en la estiba sino también una fuga ilegal de las tarifas y derechos aduaneros llegando a obstaculizar la acción de las autoridades aduaneras en la ejecución de una correcta evaluación de los riesgos.

Se mencionan algunos de los casos más paradigmáticos como *BP Oil International Ltd vs Target Shipping Ltd* (2013) EWCA Civ 196, *MSC Napoli* (2009) 923 STL o *Transgrain Shipping BV vs Global Transporte Oceanico SA (El México 1)* (1988) 2 de Lloyd's Rep. 149. Otro problema que deja planteado el autor concierne al comportamiento del transportista y de terceros como sucedió en el caso (*Eems Solar*) *Yuzhny Zavod Metall Profil LLC vs Eems beheerder BV* (2013) 2 Lloyd's Rep. 487.

Finalmente se señalan como significativos los esfuerzos internacionales en la materia llevados a cabo por las principales organizaciones del sector marítimo-portuario entre ellas: BIMCO, WSC, IAPH e ICS. El autor cierra su artículo con la idea seminal con la que comenzó su reflexión sobre la forma de

articular una división justa de los costos asociados con el peso de los contenedores entre los embarcadores, navieras y operadores de terminales que no ponga en peligro la vida de la gente del mar.

El daño a los pasajeros o su equipaje a través del contrato de transporte por mar produce un incumplimiento de los términos esenciales del contrato. El artículo de Eugenio Olmedo tiene como objetivo el análisis de la responsabilidad por daños a los pasajeros a través del Reglamento (CE) nº 392/2009. El Reglamento introduce sustanciosos cambios en la distribución de la carga de la prueba para demostrar la existencia y la culpabilidad del hecho dañoso. El autor especifica el ámbito de las normas sobre responsabilidad del transportista. La parte central del presente trabajo se detiene en el estudio de las características de la responsabilidad en el caso de incidentes y en los casos de responsabilidad por daño a los pasajeros. En tal sentido, la novedad más relevante concierne al régimen de distribución introducido por el Reglamento sobre el riesgo en casos de no-culpabilidad entre el transportista y el pasajero, a través de un sistema de responsabilidad de doble nivel *two-tier liability*.

Cierra esta publicación el artículo de Belma Bulut sobre el tratamiento que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de Transporte Internacional de Mercaderías Marítimo, de 2008 "Reglas de Rotterdam" otorga al vendedor en la Cláusula FOB (*free on board*). La autora se plantea dos cuestiones, en primer lugar, respecto a la situación jurídica del vendedor, si éste es calificado como el cargador o no; y, en segundo término, si tiene derecho el vendedor a obtener el conocimiento de embarque o documento de transporte del transportista. Las respuestas a estas cuestiones difieren en función de la ley nacional aplicable en cada caso. Los Incoterms son un conjunto de Reglas Internacionales para la Interpretación de Términos Comerciales recopilados por la Cámara de Comercio Internacional. El contrato FOB es uno de los contratos de venta más comunes de las transacciones internacionales. El vendedor y comprador tiene asignadas unas obligaciones. Hay diferentes tipos de ventas FOB y las obligaciones del vendedor y del comprador pueden cambiar conforme a la especificación de los términos del contrato. Por tanto, según el contrato y, dependiendo del acuerdo entre vendedores y compradores, o entre los primeros, o los segundos, o ambas partes quedarán obligadas a establecer los acuerdos de embarque con el transportista. En el presente artículo la autora realiza un análisis comparativo entre el Derecho anglosajón y las Reglas de Rotterdam para comprobar si estas últimas sitúan al vendedor FOB en mejor o peor posición.

Concluye el artículo determinando que el vendedor será responsable frente al transportista en virtud del contrato de transporte sólo si surge un nexo contractual entre ellos. Por consiguiente, la ausencia de nexo contractual impide al vendedor obtener el documento de embarque sin el consentimiento del comprador. Sólo si el vendedor concluye el contrato con el transportista como cargador entonces obtendrá el conocimiento de embarque. Dicha circunstancia lleva a la autora a afirmar que Las Reglas de Rotterdam sitúan al vendedor FOB en una posición más desfavorable.

Este vol. XLIX nº 3 de 2014 no recoge un apartado de recensiones. Sin embargo, sí merece especial consideración la sección de jurisprudencia. Destacamos la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 14 de noviembre de 2014 sobre la interpretación uniforme del artículo 5.1.b) Reglamento (CE) nº 44/2001 en materia competencial en un contrato de

prestación de almacenamiento de mercancías y su calificación como un contrato de suministro de servicios condicionando en el caso concreto, la determinación de la competencia judicial internacional en el marco del artículo 5.1.b) del Reglamento. Para el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ni siquiera el demandado puede apoyarse en la competencia exclusiva de los Tribunales del Estado miembro en que se encuentre el lugar de almacenamiento de mercancías, ya que no es de aplicación el art. 22.1 del Convenio de Bruselas al almacenamiento de bienes muebles.

De otro lado, el caso *Peracomo Inc. vs Compañía Telus Communications Co.* atrajo la atención internacional en un fallo de la Corte Suprema de Canadá de gran alcance para las aseguradoras en lo concerniente a la cobertura de seguros marítimos. La Corte se pronunció sobre el vínculo existente entre la restricción de limitación de responsabilidad y la pérdida de la cobertura de seguro marítimo. El Alto Tribunal examinó el grado de culpa que impide el derecho de limitación de responsabilidad en virtud del artículo 4 del Convenio sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo de 1976 y, si ese comportamiento constituiría una conducta dolosa que excluyese a su vez el beneficio de la cobertura de seguro marítimo en virtud del art. 53 de La Ley de Seguros Marítimos de Canadá.

La Corte Suprema de Canadá revocó parcialmente los fallos de los tribunales inferiores. Tanto el juez de primera instancia como el Tribunal de apelación sostuvieron que *Peracomo* no tenía derecho a limitar su responsabilidad debido a que su conducta satisfacía el elemento "intención" como requisito exigido en art. 4 de la Convención de 1976, en virtud del cual una persona responsable no tendría derecho a limitar su responsabilidad si se demostraba que la pérdida se debió a un acto u omisión individual, cometidos con la intención de causar dicha pérdida, o con temeridad y sabiendas de la probabilidad de resultado de daño. En consecuencia, dictaminaron que el límite de responsabilidad se había quebrantado al existir conocimiento del resultado de daño causado.

En tal sentido, la Corte dictaminó que el demandado si tenía derecho a limitar su responsabilidad porque desconocía que sus acciones podían llegar a provocar dichos resultados dañosos a la Compañía *Telus Communications Co.* La falta de conciencia subjetiva, o, en palabras del juez de primera instancia, la "estupidez", fue requisito suficiente para preservar el derecho del demandado de limitar su responsabilidad.

En segundo lugar, la Corte Suprema confirmó el fallo de los tribunales inferiores ratificando la existencia de dolo que implicaría la exclusión legal del seguro de responsabilidad marítima establecida en el art. 53 de la Ley de Seguros Marítimos. Para la corte Suprema el grado de responsabilidad no es el mismo en ambos textos normativos, aunque están muy relacionados, sin embargo, hay diferencias importantes entre ellos, y, de acuerdo con su interpretación, el grado de culpa requerido para excluir la cobertura del seguro y el grado de culpa requerido para restringir la limitación de responsabilidad serían similares pero nunca iguales porque La Convención impondría un estándar más alto de la culpa que lo hace la Ley de Seguros Marítimos para la exclusión de la cobertura de seguro.

Siguiendo con el apartado de jurisprudencia mencionamos el Tribunal de casación de la República Francesa y su sala Mercantil, financiera o económica mediante resolución de 4 de marzo de 2014 con la aplicación de la Reglas de

interpretación de York y Amberes en la liquidación de la avería gruesa. No falta jurisprudencia marítima del Tribunal de Casación de Bélgica, concretamente tres sentencias. La primera de 23 de junio de 2014 sobre el régimen de responsabilidad del transportista por pérdida total o parcial o averías que tengan lugar entre el momento de recepción y la entrega las mercancías transportada, así como su retraso, y la obligación de indemnización por tales pérdidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CRM). La segunda sentencia del Tribunal de Casación Belga, de 7 de junio de 2013, sobre el conflicto de intereses entre asegurador y asegurado cuando uno de los principios de la responsabilidad del asegurado sobre la que se fundamenta la reclamación de la parte perjudicada no está cubierta por la póliza de seguro. En un tercer fallo, de 5 de diciembre de 2013, la Corte belga se pronuncia sobre el plazo para el ejercicio de la acción de repetición del transportista nacido del contrato de transporte de mercancías por carretera. El presente número de la revista se cierra con dos sentencias del Tribunal de Apelación de Amberes. La primera de ellas relativa al plazo de prescripción para ejercer la acción relativa a los gastos de depósito una vez concluido el transporte; y una segunda y última sentencia sobre la competencia judicial internacional en el marco del art. 5.1 b) del Reglamento (CE) de la Unión Europea 44/2001 en el caso de una compraventa de mercaderías por envío bajo el Incoterm CFR (Cost and Freight). El Tribunal de Apelación de Amberes resuelve aplicando la sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 25 de febrero de 2010 en el caso *Car Trim GmbH contra KeySafety Systems Srl*. En este sentido, el Tribunal establece que el lugar determinante debe ser aquel en el que las mercancías hubieren sido o debieren ser entregadas, que es el puerto de salida. [Recibida el 30 de diciembre de 2014].

Elena Sáez Arjona

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymanns Verlag, 63. Jahrgang, Heft 4 (Dezember 2014), S. 525-704.

RESUMEN: Se resalta la figura de uno de los padres fundadores del Derecho del espacio Gennady Petrovich Zhukov. A continuación se publica un artículo sobre el estatuto jurídico de las zonas de identificación de defensa aérea. Ruwantissa Abeyratne pone de relieve una serie de consideraciones jurídicas sobre el accidente de Malaysia Airlines del 8 de marzo de 2014. Cuenta este número 4 de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* con secciones de jurisprudencia, legislación y comentario de novedades bibliográficas.

PALABRAS CLAVE: Gennady Petrovich Zhukov, Stefan A. Kaiser, Ruwantissa Abeyratne, Patrick Honnebier, María Armingol Suárez, Organización de la Aviación Civil Internacional.

Se inicia este número último de 2014 de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* con una nota necrológica de Gennady Petrovich Zhukov (1924-2014), que está considerado como uno de los estudiosos más significativos en el Derecho del espacio en sus inicios como ciencia. Fue además responsable del departamento de Derecho internacional de la Academia diplomática de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y tuvo funciones en el Ministerio de

Asuntos Exteriores y en la Organización de la Aviación Civil Internacional. Sigue luego el artículo de Stefan A. Kaiser sobre "The Legal Status of Air Defense Identification Zones: Tensions over the East China Sea" (pp. 527-543). Ruwantissa Abeyratne entra de lleno en una serie de consideraciones en torno al vuelo de Malaysia Airlines que desapareció en marzo de 2014 haciendo una ruta que tenía su punto de partida en Kuala Lumpur (pp. 544-558). Se presume que en la aeronavegación con destino a Pekín fue desviado el vuelo MA370 operado por un Boeing 777-200ER, cayendo en el Océano Índico. Esta compañía tiene su origen en otra de denominación diferente que arrancó sus operaciones de vuelo el 1 de mayo de 1947, pasando a constituirse como Malaysia Airlines el 1 de octubre de 1972. Patrick Honnebier escribe sobre "The Merits and Pitfalls of the Handbook «Aviation Financing and Leasing 2014»" (pp. 559-582).

No faltan las secciones de legislación y jurisprudencia y cuentan además con una amplia información sobre actividades diversas, conferencias, encuentros, que en este último caso se encarga de redactar la abogada María Armingol Suárez.

Se concluye este número con cuatro amplias recensiones reflexionando la primera de ellas sobre el libro coordinado por Audrey L. Allison, *The ITU and Managing Satellite Orbital and Spectrum Resources in the 21st Century*, Heidelberg, 2014, que comenta Kay-Uwe Schrogl (pp. 699-700), el manual de Derecho espacial del que es autora Mireille Couston, de la Universidad Jean-Moulin de Lyon, que contempla el Derecho del espacio desde una perspectiva francesa en la que la doctrina de su país parece importarle más que las propuestas que hayan podido hacerse en otros lugares de Europa. Comenta el libro Ulrike Bohlmann (p. 700). Micha-Manuel Bues hace una valoración más amplia de la obra de Maximilian Hüttel, *Rechtsfragen des einheitlichen europäischen Luftraums*, Baden-Baden, 2014 (pp. 700-702). Cierra la sección de bibliografía el volumen que recoge los estudios para distinguir a John Balfour, que ha coordinado Pablo Mendes de León, que tratan de homenajear a un experto sumamente reconocido en Derecho aeronáutico. El volumen se ha publicado en Leiden por la editorial Martinus Nijhoff. Nos parece excesivo el precio del libro para ser tan solo de 282 págs. y no es inhabitual que se prodiguen en estos lucros, que dan mala imagen a la larga de la mencionada editorial holandesa. [Recibida el 30 de diciembre de 2014].

Manuel J. Peláez
Miriam Seghiri

Europäisches Transportrecht, Europees Vervoerrecht, Antwerpen, vol. XLIX, nº 6 (2014), pp. 607-737.

RESUMEN: Recensionamos el nº 6 correspondiente al 2014 de la *Europäisches Transportrecht*. En este número se publica un extenso trabajo sobre el transporte intermodal y sus implicaciones jurídicas y logísticas en el marco de la Unión Europea. Le sigue a continuación una referencia a la sección de jurisprudencia de la Corte de Apelación de los Estados Unidos de América, *Gerechtshof 'S-Hertogenbosch* (Tribunal de Bolduque), *Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen* (Tribunal de Comercio de Amberes).

PALABRAS CLAVE: Transporte Intermodal, Unión Europea, Corte de Apelación de los Estados Unidos de América, Gerechtshof 'S-Hertogenbosch (Tribunal de Bolduque), Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen (Tribunal de Comercio de Amberes).

El número 6 correspondiente al 2014 de la revista *Europees Vervoerrecht* está dedicado a la memoria de José Luis Goñi Etchevers (1935-2014). José Luis Goñi fue consejero de la revista *European Transport Law*, Abogado, miembro fundador del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo², miembro del Consejo ejecutivo del Comité Marítimo Internacional con sede en Amberes, Miembro de la Corte Española de Arbitraje del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España, Árbitro en diversos arbitrajes en la Cámara de Comercio Internacional, Corte Española de Arbitraje, Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Madrid. De su dilatada trayectoria profesional y de su fecunda aportación al Derecho Marítimo quedan estas sentidas palabras de reconocimiento del propio Rodolfo A. González-Lebrero, actual Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo durante la Jornada coloquio el pasado día 18 de diciembre en Madrid: «no se puede hablar del Derecho marítimo en España en la segunda mitad del siglo XX sin considerar la figura de José Luis, excelente abogado y maestro de abogados, además de una bellísima persona».

Se abre este volumen con un extenso trabajo fruto de la colaboración entre Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Anu Bask y Mervi Rajahonka que lleva por título "Intermodal transport research law and logistics literature review with EU focus", pp. 609-674. El artículo tiene como principal objetivo un análisis sistemático de la actual situación del transporte mixto o combinado desde un enfoque legal y logístico y las conexiones existentes entre ambas disposiciones en el contexto de la Unión Europea. El transporte multimodal es aquel que utiliza dos o más medios de transporte combinados. En estos últimos años, la Unión Europea ha dirigido sus esfuerzos en implementar un modelo de movilidad sostenible con el objeto de desarrollar un marco legal para la integración óptima de los diferentes modos de transportes, así como la reducción del consumo de energía, la congestión y otros impactos perjudiciales para el medio ambiente. El propósito del presente trabajo es lograr una mayor comprensión de la situación actual del transporte multimodal que posibilite la eliminación de los obstáculos legales y logísticos para su óptimo desarrollo en la Unión Europea. El sector de los transportes se enfrenta con una competencia creciente en mercados mundiales de transporte de un acelerado desarrollo. La política llevada a cabo por las instituciones nacionales e internacionales tiene importantes consecuencias para el flujo de mercancías transportadas en el marco jurídico europeo. Partiendo de estas premisas, el

² El sólido trabajo de Manuel J. Peláez, Patricia Zambrana Moral, María Encarnación Gómez Rojo, *et al.*, *Investigación sobre la Historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, Málaga-Madrid, 2012, analiza con rigor la génesis y evolución de la Asociación Española de Derecho Marítimo y la labor desarrollada por sus miembros, entre ellos, la inigualable aportación de José Luis Goñi Etchever. Asimismo, los autores recopilan una significativa correspondencia entre José Luis Goñi y destacadas personalidades como Fernando Ruiz-Gálvez López de Obregón, Francesco Berlingieri, Presidente del Comité Marítimo Internacional desde 1976 a 1991, el Magistrado del Tribunal Supremo, José Luis Albacar Medina y el Profesor Aurelio Menéndez y Menéndez.

presente estudio desarrolla la cuestión desde un enfoque interdisciplinar mediante la selección de una prolija literatura en las categorías jurídicas y de Política Común en transportes de la Unión Europea.

La metodología empleada es la siguiente: en primer lugar, se ha procedido a realizar una planificación, esto es, establecer los objetivos y el protocolo de revisión. Desde el punto de vista logístico se ha llevado a cabo una búsqueda utilizando dos bases de datos de revistas académicas: *Ebsco business source* y *Esmeral* a través de las secuencias de búsqueda “*multimodal & transport*” y “*intermodal & transport*” respectivamente. Desde el punto de vista legal, se han manejado: *I-Law* y *HeinOnline* siguiendo las mismas secuencias de búsqueda. Se ha prescindido de la utilización de monografías para el trabajo. Los autores han accedido a *The Journal of Maritime Law* a través de la base de datos de *Westlaw* pero con igual secuencia de búsqueda que en los casos anteriores. En segundo lugar, se delimitan y definen las líneas básicas a tratar mediante la búsqueda y selección sistemática de artículos, en tercer lugar, se extraen los resultados sometiéndolos a discusión.

De un total de 1303 artículos de la base de datos legal, se seleccionaron finalmente 104 artículos científicos para su análisis. Los artículos se clasifican en tres categorías. Un primer grupo aborda cuestiones relacionadas con *conceptos y políticas*. Cuestiones como el vacío normativo internacional en la regulación del transporte multimodal, la necesidad de una industria propia (tabla 1) y, la cuestión relativa a la aplicabilidad de la legislación internacional del transporte unimodal en los contratos de transporte multimodal (tabla 2). De acuerdo con la Comisión Europea en 1997, la intermodalidad, sería «una característica de un sistema de transportes en virtud de la cual se utilizan de forma integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar una cadena de transporte puerta a puerta» (p. 610). El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 24 de mayo de 1980, definía el transporte multimodal como «el porte de mercancías por dos modos diferentes de transportes por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal» (p. 611).

Una segunda clasificación de artículos están orientados hacia la búsqueda de lograr una armonización legal a nivel internacional comparando la legislación internacional, concretamente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo, conocido como "Reglas de Rotterdam" resumidos en la tabla 3.

Por último, un tercer grupo de estudios se ocupa de analizar la normativa específica de cada Estado de la Unión en asuntos atinentes a la responsabilidad por pérdidas, retrasos y reclamaciones, así como otras cuestiones documentales en el ámbito de europeo.

Tras adentrarse en las cuestiones legales, el trabajo prosigue con el tratamiento del transporte intermodal desde un enfoque logístico con una selección de artículos que siguen el mismo protocolo. En una búsqueda de datos de un total de 1093 artículos resultantes, el número de trabajos seleccionados asciende a 29. Un primer grupo se centra en la Política Común de transportes en la Unión Europea. Se trata de un tema capital en los últimos años, toda vez que las medidas políticas se hacen imprescindibles para la eficiencia económica, la protección del medioambiente, la competitividad, la

utilización de infraestructuras adecuadas y los sistemas armonizados para una planificación en las operaciones de transporte (tabla 8).

Otro aspecto a considerar es la internacionalización de los costes externos identificando todos los obstáculos relacionados con los costes de fricción que repercuten sobre la competitividad del transporte y que generan una falta de interconexión. Se habla de monetarización de las externalidades negativas del transporte como ruidos o contaminación atmosférica. Las propuestas se encaminan hacia la eliminación de distorsiones fiscales, incentivos injustificados y el ejercicio de una competencia libre ponderando las necesidades del mercado con las necesidades de la sostenibilidad. También se rescatan trabajos sobre otras cuestiones tan interesantes como la situación competitiva del transporte por carretera frente a otros sistemas de transporte.

Una tercera clasificación de artículos se centra en temas relacionados con las terminales. En dichos artículos se subrayan los problemas de ubicación de terminales internacionales, las estructuras de red, la visión estratégica, la colaboración y la eficiencia para mejorar las opciones intermodales (tabla 10). Finalmente, se examinan los trabajos que han abordado la materia del transporte intermodal desde una perspectiva interdisciplinar, si bien, sólo un escaso número de ellos combinan los aspectos legales y logísticos. Los autores hacen un llamamiento para incrementar la cooperación entre las distintas disciplinas (tabla 11). Todos los artículos se ordenan en el apéndice 1 y 2 por orden alfabético.

Del análisis y revisión la literatura reflejada en el trabajo y, en línea con las indicaciones de la Comisión Europea, concretamente la "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible" de 28 de marzo de 2011, se verifica que los patrones de transporte no han cambiado mucho en estos últimos años, pese a lo cual, se pretende romper la dependencia de los sistemas de transporte respecto del petróleo sin afectar la eficiencia ni la movilidad para fomentar alternativas como el transporte por ferrocarril o por vía navegable. Los objetivos se encaminan a optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales con modos más sostenibles y más eficientes desde el punto de vista energético. Estas reflexiones conclusivas cierran el trabajo y dejan abierta la puerta a nuevas líneas de investigación.

Arnold J. Van Steenderen, en "The Merchant Clause—who is the “Merchant?”", nos resume la sentencia del Tribunal de Distrito de Rotterdam del 6 de agosto de 2014 (caso num. C/10/434781) *Universal Lines Ltd. v. Airgas Specialty Gases Inc., and Overseas Bechtel Inc.*

En la sección dedicada a la jurisprudencia destacamos, en primer lugar, el pronunciamiento de la Corte de Apelación de los Estados Unidos de América, de 17 de julio de 2014, con un fallo sobre la aplicación de la doctrina "*uberrimae fidei*" que permite al asegurador, en caso de incumplimiento del deber de buena fe en materia de seguros, anular retroactivamente la cobertura desde el inicio del riesgo. El Tribunal de Casación francés a través de su Cámara mercantil, financiera y económica, mediante resolución de 23 de septiembre de 2014, aplica el artículo 23 del Reglamento 44/2001 de 22 de diciembre de 2000, para determinar la competencia, ejecución de los Tribunales en materia mercantil, en un caso de legitimación de terceros como partes integrantes del contrato de transporte designados nominativamente en el conocimiento de embarque para actuar por cuenta del cargador. A su vez, no

falta jurisprudencia del Gerechtshof 'S-Hertogenbosch (Tribunal de Bolduque), de 15 de abril de 2014 en un caso de responsabilidad del transportista principal por sus empleados por subcontratación de portes mediante un sistema digital a través de firma electrónica suplantando la identidad de otro transportista ajeno a la operación. El Tribunal aplica el art. 3 Convenio CMR, el art. 17.2 que impide al transportista principal invocar causa de exoneración y la inaplicación de su responsabilidad contenida en el art. 29 CMR.

Finalmente, el presente número de *European Transport Law* se cierra con una sentencia del Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen (Tribunal de Comercio de Amberes) sobre la valoración de los medios probatorios para la cobertura de seguro en caso de pérdida por causas desconocidas. [Recibida el 20 de julio de 2015].

Elena Sáez Arjona

RASMILLAMIENTO SOBRE DERECHO AERONÁUTICO ALEMÁN, AUSTRIACO, HISPÁNICO Y BÚLGARO Y OCASIONAL REFERENCIA A ACTIVIDADES CIENTÍFICAS RELACIONADAS CON EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

RESUMEN: Se recoge la referencia en adelanto a los dos artículos remitidos por Diana Marinova, que se publicarán en el próximo número de la presente revista. También se reseñan dos números de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, de 2015, y otros dos de *European Transport Law*, correspondientes al número 3 y 4-5, del volumen L, cuando se cumplen precisamente los cincuenta años de la fundación de dicha publicación en Amberes por parte de Robert Wijffels. Igualmente debemos congratularnos porque en 2015 la abuela del Derecho aeronáutico, Isabella H. Ph. Diederiks-Verschoor, ha cumplido cien años. Es autora además de trabajos de considerable fuste sobre el Derecho del espacio. Por otro lado, conviene detenerse en publicaciones como las de Patricia Zambrana sobre la ordenanza de la marina francesa o el transporte medieval, en lo referente al *matelot*. Comentamos también la nueva edición del Curso de Derecho Marítimo salido de la pluma de Ignacio Arroyo Martínez.

PALABRAS CLAVE: Diana Marinova, Ignacio Arroyo Martínez, Juan Ignacio Peinado Gracia, Mario O. Folchi, Marietta Benkö, Achim Zickler, Gabriele Röhn, Marta Gaggero, Eugenio Olmedo Peralta, María Cruz Mayorga Toledano, Patricia Márquez Lobillo, Patricia Benavides, María Belén González Fernández, Reglas de Wisby, Reglas de Rotterdam, Convenio de Hamburgo, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, *European Transport Law*.

En el próximo número de nuestra revista se recogerán dos artículos que han llegado al cierre de la edición de la edición de la prof. Diana Marinova titulado el primero: *Shipper's liability dealing with the international carriage of goods by sea contract* con el siguiente contenido en resumen: «The existing conventional rules dealing with the international carriage of goods by sea contract are focused almost in whole on carrier's obligations and liability. In the Brussels Convention containing some rules on bills of lading (the Haag rules), adopted in 1924, and in the Haag-Visby rules (1968), which represent an amended version of the original Haag rules, there is only one article (art. 4, (1) and (2)) regulating the shipper's obligations. A strict liability is provided in some circumstances. The Hamburg Convention (1978) regulating the carriage of goods by sea also doesn't consist of detailed rules dedicated to the shipper's liability. The new UN Convention on the carriage of goods wholly or partly by sea establishes more

requirements concerning the shipper's obligations as a contractual party and, in particular, the most important obligation – to provide an information dealing with the goods. In contrast to the previous rules, the shipper's liability and the consignee's liability is based on the principle of presumed fault. The same is the principle in Bulgarian legislation. Nevertheless, like in the case of carrier, some exclusions of this principle are established, especially, in the case of non-provided in time information according to the contract, and in the case of liability for loss or damage, caused by dangerous goods. The shipper's liability is mandatory, like the carrier's liability. This rule is the same in the previous conventions». Y el que aparecerá en segundo lugar sobre *From the Haag to Rotterdam (New international law legislation of the contract of international transport of goods wholly or partly by sea)*, con el siguiente avance que presentamos: «In December 2008 the UN Commission on international trade law (UNCITRAL) have adopted the new international rules on international carriage contracts of goods wholly or partly by sea. This report is dealt with the general amendments of existing conventional law about rights and obligations of contract parties. Until the adoption and signature of new rules mostly the world trade have deal with the formation and execution of international carriage contracts by sea is founded on the Haag-Visby Rules of 1968. These rules are amendment and addition of the Haag Rules of 1924. But these rules contain only a part of existing international law legislation. One part (more than a quarter from world's trade) is continuing to be regulated by the old Haag Rules, and 30 states (even consisting less important part of world' trade) have adopted the newer Hamburg Rules of 1978. The situation is complicated additionally by the fact that the states have not adopted only one rule of the above mentioned rules. Each element of those parallel international rules is a part of the existing law. This situation has created considerable complications in the process of implementation and it is necessary to adopt actual consolidated international legislation concerning this important contract in the field of international trade and international business law. The New convention have been open to be signed and ratified during the official ceremony at 23.09.2009 in the city of Rotterdam, Netherlands, and because of this fact the rules have been named "Rotterdam Rules". The most important amendment of new existing international law rules is their application "from door to door", as a result of the constant trade police adopted. This pursues to increase of carrier's responsibility concerning the all contractual period of carriage – from the adoption of goods to their delivery in the destination state. This characteristic of project is a very important one concerning the multimodal transport. This type of transport often occurs in a global aspect during the last years. The admission of another types of carriage contracts in (f. ex. most frequent admission of road and railway carriage) have been establish as a "maritime clause plus". Often even all rules have been named as a maritime clause plus. Their nomination has been accent on the important specification that the carriage has been realized wholly or partly by sea. This situation considerably changes the international law legislation. It is very inconsistent and provokes serious deals in interested circles (sea carriers, shippers, etc...). But this is the way to establish unified international law rules in this aria. In the aim to assure a stability and unification, these unified law rules must regulate the international carriage of goods by sea contract». Se ha organizado por Juan Ignacio Peinado Gracia, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Málaga, el Congreso

que reúne las XXXVIII Jornadas Latino-Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio en Málaga, en septiembre de 2014, publicándose las actas muy recientemente por Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2015, en un denso tomo de considerable extensión que alcanza las 584 páginas. La actividad contó con la presencia del Presidente de ALADA, Mario O. Folchi, y las colaboraciones científicas de Juan Ignacio Peinado (con prosa elegante, que mezcla la literatura con el Derecho aeronáutico, recogiendo también sus experiencias de vuelos transatlánticos, y el martirologio romano), Isabel Contreras de La Rosa, Giovanni Marchiafava, Vicenta María Muñoz del Pozo de Pardos, Carlos Javier Castillo Rodríguez, Jorge Álvarez, Eugenio Olmedo Peralta (con un despliegue impresionante de doctrina alemana, holandesa, inglesa e italiana, que es lo que hay que hacer y no centrarse exclusivamente en doctrina escrita en castellano que suscita gran ofuscación a los lectores ilustrados y genera rechazo entre los angloparlantes, el mundo de la francofonía y la doctrina alemana), Joaquín Bleda Rodríguez, Fernando Elorza Guerrero, Achim Puetz, Eduardo Natiello, Marina Donato, Roxana Corbrán, María Belén González Fernández, Inmaculada González Cabrera, María Cruz Mayorga Toledano, Carmen Rojo Álvarez-Manzaneda, Fernando Valenzuela Huertas, María José Morillas Jarillo, Julián Hermida, Gema Díaz Rafael, Sara Reverso, Francesco Gasparri, Alessandra Oliva (comparte ponencia con el anterior, presentándonos un trabajo de Derecho espacial de notable envergadura), Alessandro Zampone, Marco Fabio Morsello, Patricia Márquez Lobillo e Irene Nadal Gómez. En el próximo número de esta revista se recensionará el presente libro. También anunciamos la aparición del número 1, correspondiente a 2015, de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, del Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, donde se editan los artículos de Tobias Masing [Masing ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Partner der Sozietät Redeker Sellner Dahs], „Flughäfen un Flugrouten – eine Beziehung auf Distanz“, pp. 1-17; Ruwantisa Abeyratne, "Civil Air Transport Conflict Zones – ICAO's Role in Risk Management", pp. 18-29; Nikolay Natov [Natov es docente en la Facultad de Derecho de la Universidad de Sofía], "The Judicial Practice in the Republic of Bulgaria related to EU Air Law Instruments", pp. 30-49; Marietta Benkö, Achim Zickler y Gabriele Röhn, "Space Tourism: Facts and Fiction", pp. 50-53 se detienen en una serie de consideraciones críticas, planteando numerosos interrogantes sobre el turismo espacial, incidiendo en su elevado coste, sus riesgos, los peligros a los que quedan expuestos los viajeros espaciales e incluso se atenta, según los autores de referencia, contra el medio ambiente; Annette Froehlich, „Das Verhältnis ESA-EU: von Neapel bis Luxemburg“, pp. 54-65, llegando a las siguientes conclusiones, que reproducimos: «For the further evolution of the ESA-EU-relationship the two ESA Council meetings at Ministerial Level held in Naples in 2012 and recently, in December 2014, in Luxembourg are of the utmost importance. The reason for this is that these two Council meetings took place after the entry into force of the Treaty of Lisbon in 2009 which grants a competence to the European Union also in space matters but requests the establishment of appropriate relations with the European Space Agency. In order to fulfil this purpose both institutions studied the current situation and possible ways (scenarios options) for a better ESA-EU-relationship which were put forward via various official communications and declarations. These documents are analysed in this article» (p. 65). La propia *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, LXIV, nº 3 (2015), recoge una breve

nota introductoria dedicada a Isabella H. Ph. Diederiks-Verschoor, la abuela del derecho aeronáutico, con ocasión de su centenario, cien años cumplidos el 29 de julio de 2015, que la revista quiere reconocer, de entrega al estudio también del Derecho espacial y a la enseñanza en la Universidad de Utrecht y luego como conferenciante o docente ocasional en Francia, Australia, Estados Unidos, Canadá, Indonesia, Grecia, etc. Las ediciones de sus manuales de Derecho aeronáutico y de Derecho espacial se han considerado como obras modélicas en su género. A continuación se publican artículos de Christian Giesecke, „Flughafenzulassung und Flugverfahren – zum SRU-Sondergutachten“, pp. 414-430; Elmar Giemulla y Peter Kortas, „Die internationale Zivilluftfahrt im Zeitalter der Konfliktzonen“, pp. 431-452; Christoph Schaefer, „Kontrahierungszwang und Beförderungspflicht im Luftverkehr“, pp. 453-462; de nuevo Ruwantisa Abeyratne, "The ICAO High Level Safety Conference – Protection and Dissemination of Safety Information", pp. 463-480; Kai-Uwe Schrogl, "The 2014 and 2015 Sessions of the UNCOPUOS Legal Subcommittee – A Personal Assessment", pp. 481-488; Diego Zannoni, "International Law Issues Concerning the Interruption and the Degradation of the Radio-Navigation Signal", pp. 489-510. Janja Hojnik en *Europäisches Transportrecht*, L, nº 3 (2015), al cumplirse el 50 aniversario de la fundación de la revista por Robert Wijffels (1926-2010), en 1965, publica un cautivador artículo de derecho ferroviario titulado "Putting trains on the right track: Comment on CJEU's judgments concerning the first railway package", pp. 255-280, que el propio profesor de la Universidad de Maribor en Eslovenia se encarga de resumir del siguiente modo: «In June 2010 the Commission decided to refer thirteen Member States, who still had not implemented the first package of EU railway legislation appropriately, to CJEU, claiming that the Member States concerned prevented the establishment of a fully functioning single market for rail services in Europe. In eleven of these cases the CJEU issued judgements in the last months, giving on the one hand sufficient grounds for understanding the Court's view of the EU railway market. These actions gave the CJEU, on the one hand, an opportunity to contribute to the liberalisation of EU's railways while its judgments, on the other hand, presents basis for the Council's and the European Parliament's discussions while adopting the fourth railway package» (p. 255). Belma Bulut publica de nuevo en este número de *Europäisches Transportrecht*, L, nº 3 (2015), pp. 281-286, un pequeño artículo sobre la aplicación de las Reglas de Rotterdam, bajo el título "Application of the Rotterdam Rules as between the carrier and the consignee when no negotiable transport document is issued". En la *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa*, vol. LIV, nº 1-2, se publica, entre otros muchos trabajos, una aportación de Caetano Silveira, sobre "Pirataria Marítima. O problema da jurisdição universal", en pp. 163-191, resaltando la importancia que tiene en nuestros días y el relieve de tal jurisdicción universal. En el vol LV, nº 1-2 (2014), se colecciona más abundante información sobre el Seminario celebrado en la Facultad de Derecho lisboeta el 11 de diciembre de 2014 sobre piratería marítima, con la colaboración de Duarte Pinheiro, Jorge Miranda, Adriano Moreira, Caetano Silveira, Fernando Loureiro Bastos, Kaft Kosta, Silva Carreira, Vaz das Neves y Kastalin Gonczy. Patricia Zambrana Moral ha publicado un artículo en la *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, de la Universidad Católica de Valparaíso, titulado "La Ordenanza de la Marina francesa de 1681: un modo de entender el transporte de hombres libres al

margen de la regulación legal / The French Great Ordinance of Marine of 1681: Understanding the Transportation of Freeman on the Margins of the Legal Regulation", XXXVII (2015), pp. 175-207. Además Laura Dúctor Romero ha escrito el artículo « Le homme et la mer : le travail du matelot et le rôle du passager dans les navires », en *Revista crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, nº 9 (noviembre 2014, reimpresión modificada y ampliada de junio 2015), pp. 153-157, donde reflexiona sobre aspectos laborales en el libro de Patricia Zambrana Moral titulado *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo*, Saarbrücken, 2013, 193 págs., con un aparato crítico impresionante a lo largo de 527 notas y además el manejo de fuentes latinas y griegas, aparte de la doctrina francesa, italiana y alemana. En 2015 ha aparecido publicada por Civitas y Thomson Reuters la 3ª edición del *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, de la que es autor Ignacio Arroyo Martínez. Quien, como de todos es sabido, fue presidente (el mejor presidente sin duda de toda su historia) de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Cuenta con una bien trabada parte histórica sobre el trimilenario derecho marítimo. El libro es completísimo y está actualizado con la Ley 14/2014, de Navegación Marítima. Recoge también un documentado índice de disposiciones por orden cronológico desde la Ordenanza de la Marina francesa de 1681. La obra se cierra con el trabajo marítimo, tanto en la marina mercante como en el sector pesquero y el de los estibadores del puerto. Son 1032 páginas de derecho marítimo. Es difícil encontrar en España un tratado de estas características. Casualmente o sin que así sea, Ignacio Arroyo explicó cuando fue distinguido por la Universidad de Bolonia, a través de su sede en la Facultad de Jurisprudencia de Ravenna, que su afición al Derecho de la navegación se debe en parte a los magníficos docentes que tuvo en Italia y a que pudo constatar que en España «el Derecho marítimo se había convertido en la Cenicienta del Derecho mercantil». Sus estudios en la Universidad de Bolonia fueron para él un referente substancial de su dedicación profesional. En este sentido concluye su intervención en Ravenna con una llamada de atención rimbombante: «La utopía de un derecho marítimo uniforme podría convertirse en realidad si supiésemos equilibrar el pesimismo de la inteligencia con el optimismo de la fuerza de voluntad». Según Evelio Verdura y Tuells, Ignacio Arroyo es «el padre del moderno derecho marítimo español», en realidad sería más preciso indicar el mejor maritimista que ha habido en España en todos los tiempos, y lo decimos con un cierto conocimiento de causa por haber editado más de 4300 semblanzas de juristas y canonistas españoles y del ámbito latinoamericano desde Séneca hasta nuestros días. Acaba de aterrizar en Málaga un último número 4-5 correspondiente a 2015 de la revista *Europees Verboerrecht*, dentro del cincuentenario de la revista de todos los ámbitos del derecho de los transportes que se edita en Amberes, en cuya redacción están Jan Loyens y Peter Laurijssen y en su editorial staff K. Bernauw, I. Busselen, P. A. Janssens, B. Laudien, P. Laurijssen, B. Legreve, J. Loyens, A. Oppenheimer, Marie-Paul Serck y L. Wijfeels. Desde la Universidad de Texas en Austin, Michael F. Sturley envía su artículo titulado "Reflections on Fifty Years of Revolutionary and Gaclial Change in the Shipping Industry", pp. 357-369, concluyendo lo siguiente: «Adopting the Rotterdam Rules would not introduce the sort of revolutionary change that the shipping industry witnessed

the container revolution. The innovations of the new convention are much more evolutionary than revolutionary. But the Rotterdam Rules would at least allow the legal system to move into the twenty-first century and provide the legal framework for the commercial players to decide what innovations they will adopt as we move forward. Perhaps the next time that *European Transport Law* celebrates a milestone, we will have a very different story to tell» (p. 369). A continuación se publican los trabajos enviados por Malcolm Clarke (profesor emérito de Derecho mercantil de la Universidad de Cambridge), "The Shape of the Conventions on the Carriage of Goods", pp. 371-389, quien concluye su trabajo resumiendo su aportación: «The kite of conjecture flown here is that a bird's eye view of the transport regimes shows movement in the direction of simplification and unity. First, the older the regime the longer it is: the provisions decide whether and how goods may be carried, for example. More recent regimes avoid such detail by putting it in supplementary documents such as waybills. Second, insofar as there is extension of a regime by voluntary adoption domestically, there is simplification. Third, change reflects change in society. The pursuit of speed in the movement of goods has gone with a desire for speed in the perusal of documents and thus the shortening of documents to their essence. Within documents, there are signs of judges taking a purposive long term rather than a literal view that looks down and moves slowly. An exception lies in lengthy movements by sea in containers, and coincidentally perhaps, the pursuit of more delayed and thus longer documentation seen in the Rotterdam Rules. Moreover, although not in the early days of the conventions on carriage by road and rail, the interpreter is not working entirely alone or in the dark. As with many other sources of information, technical or otherwise, case law on current texts is available on the internet, a feature not in existence when most of the texts were drafted» (p. 389); F. J. Zabala, "The New 14/2014 Spanish Navigation Act", pp. 391-406 (artículo sumamente elemental, que no debería haber sido aceptado por el consejo de redacción de la revista); Rolf Herber, "The New German Maritime Code", pp. 407-413; Jes Anker Mikkelsen y Louise Lundsby Wessel, "From Chameleon to Carrier. A Freight Forwarder's Journey over 50 years from a Nordic perspective", pp. 415-449; Jacques Putzeys, « 50 Ans... et puis ? », pp. 451-470; Manami Sasaoka y Gen Goto, "Reform of Transport and Maritime Law in Japan. An Analysis of the Interim Proposal", pp. 471-527; Ralph De Wit, "From P3 to 2M. A Case Study on Competition Policy in Shipping in the US, the EU and China", pp. 529-550; Erick van Hooydonk, "The Spanish Dock Labour Ruling (C-576/13). Mortal Blow for the Dockers' Pools", pp. 551-581. Carlo Lobietti, el que fuera gran maritimista y discípulo de Giuseppe Riccardelli, en el ocaso de la vida, acaba de publicar en diciembre de 2014 un libro de enorme fuste sobre *Il sequestro di nave nel diritto italiano*, Ravenna, 2014, 380 pp. En el próximo número de esta revista aparecerá una sección donde iremos traduciendo al castellano, desde el francés y el italiano las primeras tesis doctorales de Derecho aéreo defendidas en esos respectivos países. De momento contamos con la presunta primera tesis de Derecho aeronáutico que fue defendida en Italia, en la Universidad de Perugia el 23 de abril de 1912, escrita por Bruno Carattoli, quien se ocupó tiempo después de pasarla por los tórculos de la imprenta [*Recibido el 17 de octubre de 2015*].

Manuel J. Peláez

DICCIONARIO CRÍTICO DE EXPERTOS EN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AERONÁUTICA (VIª PARTE)

RESUMEN: Continuando la publicación de semblanzas de maritimistas y expertos en Derecho de la navegación aeronáutica, en la presente entrega se recoge la edición de los que hacen los nº 60, 61, 62 y 63. Estas biografías se iniciaron en el número 21-22 (2005), de la presente revista, siendo algunas de ellas las de Antonio Ambrosini (1888-1983) (Manuel J. Peláez), Álvaro Bauzá Araújo (1917-1999) (Enrique Mapelli López), Félix Fernández-Shaw Baldasano (1930-2001) (Javier Cremades García), Enrique A. Ferreira (1893-1987) (Enrique Mapelli), Arcadi García i Sanz (1926-1998) (María Encarnación Gómez Rojo), Rafael Gay de Montellà (1882-1969) (Manuel J. Peláez), Joseph-Pierre-Augustin Gravel (1883-c. 1952) (Miriam Seghiri), León Herrera Esteban (1922-2003) (Enrique Mapelli), José Luis Rodríguez Carrión (1936-2001) (Manuel J. Peláez), Gustavo Romanelli (1923-2005) (Patricia Zambrana Moral), Luis Tapia Salinas (1913-2003) (Enrique Mapelli), Juan de Hevia Bolaño (1568/1570-1623) (Margarita Vallejo Serna), Francisco de Vitoria (1483-1546) (Margarita Vallejo Serna), Jean Marie Pardessus (1772-1853) (Gérard D. Guyon), Étienne de Cleirac (1583-1657) (Gérard D. Guyon), Torquato Carlo Giannini (1868-1962) (Leopoldo Tullio), Francesco Maria Dominedò (1903-1964) (Leopoldo Tullio), Cezary Berezowski (1898-1970) (Leonard Łukaszuk), Giuseppe Riccardelli (1922-1970) (Carlo Lobiatti), Charles Lyon-Caen (1843-1935) (María Encarnación Gómez Rojo), Louis-Marie-Adolphe-Georges Ripert (1880-1958) (María Encarnación Gómez Rojo), Domenico Alberto Azuni (1749-1827) (Miriam Seghiri y Guillermo Hierrezuelo), a las que siguieron otras más hasta la nº 59, que se interrumpieron en 2010, y retomamos ahora.

PALABRAS CLAVE: Maritimistas, Especialistas en derecho aeronáutico, Juristas.

ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONTPALAU (1742-1813) [Nº 60]

Margarita Serna Vallejo

[I]. Antonio de Capmany y de Montpalau, militar, lingüista, literato, traductor, historiador y político, nació en Barcelona el 24 de noviembre de 1742 y falleció en Cádiz, víctima de la peste, el 14 de noviembre de 1813. Sus padres fueron Jerónimo de Capmany y Gertrudis Surís, ambos naturales de la población de San Feliu de Guixols. Su padre descendía de la ciudad de Gerona, de una familia cuyos antepasados habían formado parte del estamento de “ciudadanos” al menos desde 1495. El apoyo que el abuelo paterno prestó a la causa del Archiduque Carlos forzó su destierro en Génova y la confiscación de sus bienes con la consiguiente ruina económica de la familia tras el triunfo de Felipe V. Sin embargo, estos antecedentes familiares no constituyeron un obstáculo para que Capmany se integrara sin recelos en la administración del Estado y que sirviera fielmente a los Borbones. El apellido Montpalau, adoptado por Antonio de Capmany como segundo apellido, era en realidad el segundo de su bisabuelo paterno, Pablo Capmany y de Montpalau, señor del castillo de Montpalau.

[II]. Antonio de Capmany estudió Gramática, Lógica y Humanidades en el Colegio Episcopal de Barcelona, dependiente de la Compañía de Jesús, iniciando a continuación una corta carrera militar que desarrolló como cadete en el Regimiento de Dragones de Mérida y como subteniente en el Regimiento de Tropas ligeras de Cataluña con el que participó en 1762 en la campaña de Portugal. Tras nueve años de servicio activo, en 1770 abandonó el ejército y se instaló en Sevilla en compañía de su mujer, Gertrudis de la Polaina Maiquiz,

con la que había contraído matrimonio en 1769. El abandono de la carrera militar permitió a Capmany comenzar una nueva etapa en su trayectoria vital en la que habría de dedicarse al estudio de la lengua, la historia, la literatura y la economía pero también a la actividad política.

[III]. En 1773 ingresó en la Real Academia Sevillana de Buenas Letras y participó con el Intendente Pablo de Olavide en el proyecto de renovar la agricultura y poblar el territorio de Sierra Morena a través de la creación de una colonia agrícola de trabajadores catalanes, considerando que el asentamiento de estos laboriosos colonos contribuiría a evitar los problemas que se habían planteado en la zona con el asentamiento de trabajadores extranjeros. La ejecución de este cometido le reportó su nombramiento como Director de la Agricultura en las Nuevas Poblaciones en abril de 1774.

[IV]. La caída en desgracia de Pablo de Olavide, después de que la Inquisición iniciara un proceso contra él, enfrió las relaciones entre ambos y Capmany decidió, a mediados de 1775, trasladarse a Madrid con su familia. Instalado en la Corte, consiguió de Floridablanca, gracias a la mediación de Grimaldi, una plaza en la Contaduría General de Correos, cargo que habría de desempeñar durante casi una década.

[V]. Apenas transcurridos unos meses desde su llegada a la capital del reino, en diciembre de 1775 Capmany ingresó en la Real Academia de la Historia como miembro supernumerario de la institución sin tener aún méritos suficientes para ello porque los dos primeros volúmenes de las *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, la obra que le confirió el reconocimiento de sus contemporáneos como historiador, no se publicaron hasta 1779. La vinculación de Capmany con la Academia se mantuvo en los años siguientes de modo que el 15 de abril de 1784 pasó a ser numerario de la institución y desde febrero de 1788 ocupó el cargo de secretario, puesto que habría de desempeñar con carácter interino durante los dos años siguientes y a perpetuidad entre 1790 y 1801, año éste en el que presentó la renuncia al cargo. Como miembro de la Academia participó en las diversas actividades desarrolladas por la institución, incluida la censura de libros, y escribió distintas obras de contenido filológico, histórico, económico y jurídico.

[VI]. Simultáneamente recibió varios encargos de la Monarquía que le permitieron acceder a distintas instituciones, garantizando así la supervivencia económica de la familia. Fue nombrado secretario con voto de la Junta de arbitrios presidida por el marqués de las Hormazas y de la Junta presidida por Bernardo de Iriarte para el examen del nuevo plan de fomento de la isla de Ibiza; colector y editor de los tratados de paz de los reinados de Felipe V, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV; en 1785 se le encargó el reconocimiento de los Reales Archivos de Barcelona y la formación de una historia diplomática; en 1802 se le encomendó el arreglo de los Archivos del Real Patrimonio de Cataluña, lo que permitió la creación nominal del Archivo General del Real Patrimonio para reunir en ellos fondos del archivo de la Bailía General y los del Maestre Racional de Barcelona; y también se le nombró para la Superintendencia de imprentas del Reino y censor de los periódicos que se publicaban en la Corte.

[VII]. Conservando su residencia en Madrid, en 1791 Capmany se incorporó a la Academia de Buenas Letras de Barcelona, ingreso que le permitió situarse en la más importante corporación académica de la ciudad de Barcelona desde

que Felipe V trasladara los estudios de Filosofía, Cánones y Leyes a la Universidad de Cervera. La invasión francesa provocó un nuevo y trascendental vuelco en la trayectoria vital de Antonio de Capmany, intensificándose a partir de entonces su participación en la vida política del país. En este contexto, en 1808 expuso, satíricamente, sus ideas sobre los sucesos acaecidos en el mes de mayo en la obra titulada *Centinela contra los franceses*, y tras la capitulación de Madrid abandonó precipitadamente la Corte, trasladándose primero a Sevilla y más tarde a Cádiz, la ciudad en la que fallecería un tiempo después. Tras su llegada a la capital hispalense Antonio de Capmany se puso a disposición de la Junta Central y en 1809 presentó un Informe expresando su opinión acerca de la organización de las Cortes. En noviembre del mismo año fue nombrado miembro de la Junta de ceremonial creada para examinar los problemas planteados por la reunión de las Cortes.

[VIII]. Ya en Cádiz, en marzo de 1810, Capmany fue nombrado director de la *Gaceta de la Regencia de España e Indias*, sucesora de la *Gaceta del Gobierno*, cuya publicación se había interrumpido desde la entrada de los franceses en Madrid. Y de igual modo, se responsabilizó de *La Centinela de la Patria*, otro de los primeros impresos publicados en Cádiz cuyos cinco números vieron la luz en el verano de 1810.

[IX]. Una vez abiertas las sesiones de las Cortes el 24 de septiembre de 1810 Capmany participó activamente en ellas como diputado por el Principado de Cataluña, formando parte de varias comisiones y siendo uno de los diputados reformistas con mayor número de intervenciones públicas en la tribuna en las que defendió, entre otras cuestiones, la continuidad de la monarquía, las corridas de toros, la supresión de la Inquisición y una visión unitaria del Estado. Entre otras comisiones participó en la que debía redactar el Proyecto de Constitución, en la encargada de elaborar el proyecto de libertad de imprenta y en la responsable de la elaboración del reglamento interior de las Cortes.

[X]. El interés de Antonio de Capmany por diversas ramas del conocimiento en las que habría de dejar su impronta queda de manifiesto en sus numerosas publicaciones dedicadas, entre otras especialidades, a la lengua, la literatura y la historia. En este último ámbito Capmany se ocupó, fundamentalmente, de la historia de la economía y de la historia del derecho.

[XI]. Los perfiles de Antonio de Capmany como historiador del derecho y, en particular, como historiador del derecho marítimo, deben vincularse necesariamente con su trayectoria como historiador porque en las ocasiones en las que Capmany profundiza en el derecho del pasado utiliza el mismo método de trabajo que el que emplea en los trabajos concernientes a otras ramas del conocimiento histórico, una misma filosofía inspira toda su obra histórica con independencia de cual sea el objeto concreto de estudio y las circunstancias que rodearon a Capmany y que favorecieron la elaboración de otros trabajos históricos también están presentes en la redacción de sus textos histórico-jurídicos.

[XII]. La tarea de Capmany como historiador, de igual modo que la de otros autores del siglo XVIII y de las primeras décadas del XIX, solo fue posible por la concurrencia de varias circunstancias entre las que cabe mencionar la configuración en Europa de un nuevo concepto de Historia que permitió que los historiadores se inclinaran por la historia medieval y por ampliar el horizonte del objeto de la investigación histórica más allá de la historia política y militar,

dando forma a nuevas disciplinas históricas como es el caso de la historia jurídica y la historia económica; la creación de instituciones como la Biblioteca Real, germen de la Biblioteca Nacional, la Real Academia de la Historia y las Academias de Buenas Letras de Sevilla y Barcelona que contribuyeron a dotar de un decisivo impulso la promoción de trabajos de contenido histórico; la ordenación de numerosos archivos y bibliotecas lo que permitió sacar a la luz un abultado número de documentos sobre el pasado jurídico; y, por último, la aplicación del método histórico-crítico sobre la documentación conservada en estos archivos, haciendo uso, entre otras disciplinas, de la filología, la diplomática, la paleografía y la cronología.

[XIII]. Si las *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* consagraron a Capmany como historiador económico, el *Código de las costumbres marítimas de Barcelona hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado* es el trabajo que situó a Capmany en un lugar preeminente entre los historiadores del derecho y, en particular, entre los historiadores del derecho marítimo, siendo considerado por ello como el fundador de la historiografía catalana de Derecho marítimo, corriente continuada por otros relevantes historiadores del derecho.

[XIV]. Bibliografía de Antonio de Capmany: A) Como historiador y político: *Discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia*, 1775, se publica en Hans Juretschke, "La contestación de Capmany a Cadalso y su discurso de ingreso en la Academia de la Historia", *Revista de la Universidad de Madrid*, XVIII, 69 (1969), pp. 203-221; *Discurso económico-político en defensa del trabajo mecánico de los menestrales y de la influencia de los gremios en las costumbres populares, conservación de las artes, y honor de los artesanos*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1778 (el texto se publicó bajo el seudónimo de Ramón Miguel Palacio); *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, publicadas por disposición y a expensas de la Real Junta y Consulado de comercio de la misma ciudad y dispuestas por...*, 4 vols., Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1779-1792 (los tomos III y IV constituyen el *Suplemento a las Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*); *Discurs de presentació d'Antoni de Capmany a l'Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, 1782, se publica en Javier Antón Pelayo, "El discurs de presentació d'Antoni de Capmany a l'Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona (1782)", *Manuscrits*, 19 (Ejemplar dedicado a: Nacions abans del nacionalisme. Entre el debat conceptual i la investigació històrica), 2001, pp. 163-274, el discurso en concreto en las 167-173; *Diccionario Geográfico universal que comprehende la descripción de las quatro partes del mundo...*, Quarta edición, corregida y enmendada por D. Antonio Montpalau, Madrid, D. Miguel Escribano, 1783; *Compendio cronológico-histórico de los soberanos de Europa. Primera parte. Comprende los imperios, reynos, principados, repúblicas, y demás estados soberanos hoy existentes en Europa*, Madrid, D. Miguel Escribano, 1784 (como autor figura Antonio Montpalau); *Antiguos tratados de paces y alianzas entre algunos reyes de Aragón y diferentes príncipes infieles de Asia y África, desde el siglo XIII hasta el XV, copiados con orden de S. M. de los originales Registros del Real y General Archivo de la Corona de Aragon, establecido en la ciudad de Barcelona, por... vertidos fiel y literalmente del idioma antiguo lemosino al castellano y exornados con varias notas históricas, geográficas, y políticas*, Madrid, Imprenta Real, 1786; *Descripción política de las soberanías*

de Europa, Madrid, en la oficina de D. Miguel Escribano, 1786 (como autor figura Antonio Montpalau); *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el rey Don Pedro IV, año de MCCCLIV, van acompañadas de varios edictos y reglamentos aprobados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de Armamentos Reales y particulares, sobre las facultades del Almirante, y otros puntos relativos á la navegacion mercantil en tiempo de guerra, copiadas por...*, con orden de S. M. del Archivo del Maestre Racional de Cataluña, y del Real y General de la Corona de Aragon, y vertidas literal y fielmente por el mismo del idioma latino y lemosino al castellano, con insercion de los respectivos textos originales de cada instrumento, Madrid, Imprenta Real, 1787; *Código de las costumbres marítimas de Barcelona hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado, nuevamente traducido al castellano con el texto lemosin, restituido a su original integridad y pureza: é ilustrado con varios apéndices, glosarios, y observaciones históricas por...*, publicase por disposición y a expensas de la Real Junta y Consulado de comercio de la misma ciudad, baxo la dirección de la General y Suprema del Reyno, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1791 y *Apéndice a las Costumbres marítimas del Libro del Consulado, contiene una colección de leyes y estatutos de España, asi de la Corona de Castilla como de la de Aragon, desde el siglo XIII hasta el XVII, relativos á ordenanzas de comercio naval, de seguros marítimos, y armamentos. Lleva al principio las Leyes Rhódias vertidas al castellano para general instruccion de los lectores por...*, publicase por disposición y a expensas de la Real Junta y Consulado de comercio de a misma ciudad, baxo la dirección de la General y Suprema del Reyno, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1791; *Retratos de Martín de Azpilcueta, Luis de Góngora, Bernardino de Revollo, Pedro Chacón, Diego Saavedra Faxardo, Fray Luis de León, Maestro Juan de Ávila, Antonio Pérez, Antonio de Covarrubias, José Pellicer, Hernando de Alarcón, Arzobispo D. Rodrigo y Fr. Juan de Torquemada, en Retratos de los españoles ilustres con un epítome de sus vidas*, Madrid, Imprenta Real, 1791; *Vida del falso profeta Mahoma (1792)*; *Cartas de Gonzalo Ayora, cronista de los Reyes Católicos, primer Capitán de la Guardia Real, Primer Coronel de Infantería Española, é introductor de la táctica de las tropas de á pie en estos reynos. Escribiálas al Rey Don Fernando en el año de 1503 desde el Rosellon, sobre el estado de la guerra con los franceses. Dalas a luz D.G.V.*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1794 (Capmany impulsó la publicación del manuscrito conservado en la Real Academia de la Historia y cuidó de la corrección, al mismo tiempo que se ocupó de las notas preliminares y del vocabulario militar que se incluye en la edición); *Noticia del origen, progresos y trabajos literarios de la Academia hasta Agosto de 1796*, incluida en *Memorias de la Real Academia de la Historia*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1796, I, pp. I-CLXI; *Colección de los Tratados de paz, alianza, comercio, etc., ajustados por la Corona de España con las potencias extrangeras desde el Reynado del señor don Felipe quinto hasta el presente publicase por disposición del exmo. Señor Príncipe de la Paz*, 3 vols., Madrid, Imprenta Real, 1796, 1800, 1801; *Qüestiones críticas sobre varios puntos de Historia económica, política y militar*, Madrid, Imprenta Real, 1807; *Centinela contra franceses, dedícalo al Excmo. Señor D. Henrique Holland, Lord de la Gran Bretaña*, Madrid, Gómez Fuentenebro y Compañía, 1808; *Centinela contra franceses. Parte segunda*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1808; *Gritos de Madrid cautivo a los pueblos de España*, Sevilla, 1809; *Informe*

presentado a la Comisión de Cortes sobre la necesidad de una Constitución (1809), se publica en José Álvarez Junco, *Capmany y su Informe sobre la necesidad de una Constitución (1809)*, en *Cuadernos Hispanoamericanos*, 1967, pp. 520-551, en concreto en las pp. 533-551; *Relación sucinta del nacimiento, patria, ascendencia, estudios, servicios, méritos, trabajos y actual estado de Don Antonio de Capmany, para noticia, en lo venidero, de sus hijos y sucesores hoy prófugos, destituidos de todos los documentos y manuscritos originales, que tuvo que abandonar en Madrid en 4 de Diciembre de 1808, con motivo de su repentina emigración de aquella corte, donde tenía su domicilio*, 1810, se publica en Guillermo Forteza y Valentín, *Juicio crítico de las obras de D. Antonio de Capmany y de Montpalau. Memoria premiada en primer lugar por la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, Barcelona, Tomás Gorchs, 1857, pp. 58-68; *Manifiesto de D. Antonio de Capmany en respuesta a la contestación de D. Manuel Josef Quintana*, Cádiz, Imprenta Real, 1811; *Carta de un buen patriota que reside disimulado en Sevilla escrita a un antiguo amigo suyo domiciliado hoy en Cádiz. 18 mayo 1811. Segunda Carta del Buen Patriota, disimulado en Sevilla á un amigo suyo domiciliado hoy en Cádiz: su fecha 20 de Junio de 1811*, Cádiz, Imprenta Real, 1811; *Manifiesto en respuesta a la contestación de D. Manuel Josef Quintana*, Cádiz, Imprenta Real, 1811; *Exposición preparatoria que hizo D. Antonio de Capmany, Diputado en Cortes, en la sesión publica de 4 de setiembre de 1812 antes de abrirse la discusión sobre la minuta de Decreto contra los que han servido al gobierno intruso*, Madrid, Imprenta de D. Francisco de la Parte, 1812; *Sueño del Marqués de Palacio y desvelos de la provincia de Cataluña*, Cádiz, Vda. de Gómez, 1812 (el texto se publicó bajo el seudónimo de Antonio Filopolita); *Discurso pronunciado en la sesión pública de las Cortes el día 9 de agosto del corriente año, por su diputado D. Antonio de Capmany, denunciando el impreso intitulado El Defensor Acérrimo de los Derechos del Pueblo, nº 1º*, Cádiz, D. Vicente Lema, 1813; *Apología de las fiestas públicas de toros*, Madrid, Imprenta de Francisco de la Parte, 1815; *Práctica y estilo de celebrar Cortes en el reino de Aragón, principado de Cataluña y reino de Valencia y una noticia de las de Castilla y Navarra, recopilado todo y ordenado por... va añadido el reglamento para el Consejo representativo de Ginebra y los reglamentos que se observan en la Cámara de los Comunes de Inglaterra*, Madrid, Imprenta de Don José del Collado, 1821; *Museo histórico, que comprende los principales sucesos de España y el extranjero, como asimismo toda la parte artística y monumental de los principales países*, Madrid, [s.n.], 1858 (Est. tipogr. de J. Casas y Diaz); *Origen histórico y etimológico de las calles de Madrid*, Madrid, Imp. de Manuel B. de Quirós, 1863; *Historia del Monasterio del Caballero de Gracia, de religiosas Franciscas Descalzas Conceptistas Recoletas, fundado con el título de S. José de Jesús María...*, [S.l.], [s.n.], [1863] (Madrid, Imprenta y Librería de Eusebio Aguado); *Historia de los cuatro reinados últimos de Carlos III y IV, Fernando VII é Isabel Segunda*, [Madrid?, s.l.], 1866 (Madrid, Imp. de Don Zacarias Soler); *Annotaciones iuris*, manuscrito; *Observaciones sobre la arquitectura gótica*, manuscrito; *Extracto analítico de las leyes rodias*, manuscrito. B). Como lingüista, literato y traductor: *Discursos analíticos sobre la formación y perfección de las lenguas y sobre la castellana en particular*, Madrid, 1776; *Arte de traducir del idioma francés al castellano con el vocabulario lógico y figurado de la frase comparada de ambas lenguas*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1776; *Filosofía de la elocuencia*, Madrid,

Imprenta de Don Antonio Sancha, 1777; *Teatro histórico-crítico de la elocuencia castellana*, 5 vols., Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1786-1794; *Comentario con glosas críticas y joco-serias sobre la nueva traducción castellana de las Aventuras de Telémaco: publicado en la Gazeta de Madrid de 15 de mayo del presente año. Lo dedica a la nación Española*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1798; *Nuevo diccionario Francés-Español...: enmendados, corregidos, mejorados y enriquecidos los de Gattel y Cormon...*, Madrid, Imp. de Sancha, 1805; *Observaciones críticas sobre la excelencia de la lengua castellana*, Madrid, Sucesores de Hernando, 1920; *Clave general de ortografía castellana*, manuscrito; *Ensayo de un diccionario portátil castellano y francés*, manuscrito; *Ensayos poéticos*, manuscrito; *Estado de la literatura en España a mediados del siglo XVI*, manuscrito; *Idea de la cultura española, catálogo de los autores clásicos griegos y romanos, traducidos en lengua castellana desde el siglo XIV al XVII*, manuscrito.

[XV]. Bibliografía sobre Antonio de Capmany como historiador y político: José Álvarez Junco, *Capmany y su Informe sobre la necesidad de una Constitución (1809)*, en *Cuadernos Hispanoamericanos*, 1967, pp. 520-551; Javier Antón Pelayo, *La historiografía catalana del siglo XVIII: luces y sombras de un proyecto ilustrado y nacional*, en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 18 (ejemplar dedicado a: Epistolarios: correspondencia), 1999-2000, pp. 289-310; *El discurs de presentació d'Antoni de Capmany a l'Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona (1782)*, *Manuscrits*, 19 (Ejemplar dedicado a: *Nacions abans del nacionalisme. Entre el debat conceptual i la investigació històrica*), 2001, pp. 163-274; *Antoni de Capmany (1742-1813), anàlisis del pasadò catalán para un proyecto español*, en *Obradoiro de Historia Moderna*, 12 (2003), pp. 11-45; Xavier Añoveros Trías de Bes, *Antonio de Capmany: el primer historiador moderno del derecho mercantil. Discurs d'ingrés de l'acadèmic numerari electe... a l'acte de la seva recepció, 1 de febrer del 2000, i discurs de contestació de l'acadèmic de numero Excmo. Sr. Santiago Dexeus i Trias de Bes*, Barcelona, Reial Acadèmia de Doctors, 2000, pp. 7-190; Beatriz Badorrey, *Antonio Capmany y Montpalau: un catalán defensor de las corridas de toros en las Cortes de Cádiz*, Madrid, CEU, 2007; B. L., *Fallecimiento de Don Antonio de Capmany y Montpalau, publicado en Londres el año de 1814. Dalo a la imprenta un amigo suyo (B. L.)*, Madrid, Francisco de la Parte, 1815, se publica en Guillermo Forteza y Valentín, *Juicio crítico de las obras de D. Antonio de Capmany y de Montpalau. Memoria premiada en primer lugar por la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, Barcelona, Tomás Gorchs, 1857, pp. 54-57; Víctor Balaguer, *Reseña de la función cívico-religiosa celebrada en Barcelona el 15 de julio de 1857, con motivo de la traslación de las cenizas de D. Antonio Capmany y de Montpalau y su biografía*, Barcelona, Salvador Manero, 1857; Gonzalo Díaz Díaz, *Capmany y Suris y Montpalau, Antonio, Hombres y documentos de la filosofía española*, II, C-D, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto de Filosofía "Luis Vives", 1983, pp. 127-130; Fernando Díez Rodríguez, *El gremialismo de Antonio de Capmany (1742-1813): La idea del trabajo de un conservador ingenuo*, en *Historia y política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, 5 (Ejemplar dedicado a: *Golpes de Estado*), 2001, pp. 171-208; Françoise Etievre, *Antonio de Capmany censeur de la Real Academia de la Historia (1776-1802)*, en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XIX, nº 1 (1983), pp. 243-274; Edición, introducción y apéndices documentales

a Antonio de Capmany, *Centinela contra franceses*, Londres, Tamesis Book Limited, 1988; *Nación y constitución en Antonio de Capmany*, en Cinta Cantela González (coord.), *Nación y constitución: de la Ilustración al Liberalismo*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, 2006, pp. 265-275; *Rhétorique et patrie dans l'Espagne des lumières : l'œuvre linguistique d'Antonio de Capmany (1742-1813)*, París, Honoré Champion, 2001; Francisco José Fernández de La Cigoña y Estanislao Cantero Núñez, *Antonio de Capmany (1742-1813). Pensamiento, obra histórica, política y jurídica*, Fundación Francisco Elías de Tejada y Erasmo Percopo, Madrid, 1993; Guillermo Forteza y Valentín, *Juicio crítico de las obras de D. Antonio de Capmany y de Montpalau. Memoria premiada en primer lugar por la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, Barcelona, Tomás Gorchs, 1857; Josep Fontana i Lázaro, "Estudi preliminar" a Antonio de Capmany, *Cuestiones críticas sobre varios puntos de historia económica, política y militar*, Barcelona, Editorial Alta Fulla, 1988, pp. 1-15; *Antoni de Capmany, llums i ombres*, en *Revista Econòmica de Catalunya*, 42 (2001), pp. 70-80; Arcadio García Sanz, *La historiografía catalana de Derecho marítimo. Antonio de Capmany, Ernest Moliné i Brases, Ferran Valls Taberner, Josep Maria Font Rius*, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 3-4 (1989), pp. 235-244; Ramon Grau i Fernández, *Antoni de Capmany i la renovació de l'historicisme polític català*, Barcelona, Arxiu Històric de la Ciutat, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona, 2006; *Indústria urbana o indústria dispersa? El rerefons polític d'una polèmica, 1773-1778*, en *Barcelona. Quaderns d'Història*, 17 (2011), pp. 149-195; Ramón Grau i Fernández y Marina López Guallar, *Capmany de Montpalau i Surís, Antoni de*, en Francesc Artal, Pere Gabriel, Enric Lluch i Francesc Roca (eds.), *Ictineu. Diccionari de les ciències de la societat dels Països catalans, segles XVIII-XX. Balanç crític de la producció dels científics socials que han analitzat la realitat catalana; la historiografia, la geografia, la demografia, l'antropologia, la sociolingüística, d'ahir i d'avui*, Barcelona, Edicions 62, 1979, pp. 98-100; *El pensament historiogràfic d'Antoni de Capmany de la Il·lustració al Romanticisme*, en *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, II, Barcelona, Departament d'Història Moderna, Facultat de Geografia i Història, Universitat de Barcelona, Diputació de Barcelona, 1984, pp. 589-596; *Antoni de Capmany: el primer model del pensament polític català modern*, en Francesc Artal, Albert Balcells y otros (cords.), *El pensament polític català del segle XVIII a mitjan segle XX*, Barcelona, Edicions 62, 1988, pp. 13-40; *Antoni de Capmany i el primer discurs contra Campomanes*, en Josep Fontana, *Història i projecte social. Reconeixement d'una trajectòria*, Barcelona, Crítica, 2004, pp. 539-550; Hans Juretschke, *La contestación de Capmany a Cadalso y su discurso de ingreso en la Academia de la Historia*, en *Revista de la Universidad de Madrid*, vol. XVIII, 69 (1969), pp. 203-221; Ernest Lluch, *Antoni de Capmany: l'economia com a història*, en *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840). Els orígens ideològics del proteccionisme i la presa de consciència de la burgesia catalana*, [1ª ed. Barcelona, Edicions 62, 1973], Barcelona, Edicions 62, 2009, pp. 35-55; Tomàs Montagut i Estragués, *Antonio de Capmany i de Montpalau y el derecho catalán*, en *e-Legal History Review*, 8 (junio 2009), pp. 1-13; Manuel de Montoliu, *Homenaje a Capmany en el II centenario de su nacimiento (1742-1942). Conferencia leída por D. Manuel de Montoliu y catálogo de la exposición bibliográfica*, Barcelona, Diputación Provincial de Barcelona, Biblioteca Central, 1945; Pablo Valls y Bonet,

Biografía de Don Antonio de Capmany de Montpalau, Barcelona, Imprenta de Jesús y Villegas, 1857.

ALFONSO ANSIETA NÚÑEZ (1930-2009) [nº 61]

Carlos Salinas Araneda

[I]. Nació en Viña del Mar (Chile) el 24 de marzo de 1930 y murió en Santiago de Chile el 3 de abril de 2009. Sus estudios de Derecho los hizo en la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile, sede de Valparaíso, donde redactó su memoria de grado sobre *Las acciones del asegurador contra terceros*, Valparaíso, 1952. Se recibió de abogado el 29 de agosto de 1953. Posteriormente obtuvo una beca en el International Law Institute de la Universidad de Nueva York para el año académico 1953-1954, beca que fue seguida por otra para estudiar en la Academia de Derecho Internacional de La Haya para los cursos de verano de 1954. Además estudió la carrera de la licenciatura en Historia en la Universidad Católica de Valparaíso, de la que egresó. Fue profesor de Derecho comercial y de Derecho comercial marítimo (1957-1993) en la Escuela de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso. En 1955 ingresó como secretario-abogado de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Fue liquidador de seguros y averías, socio fundador y vicepresidente de la Asociación Chilena de Derecho Marítimo y miembro fundador del Bureau Permanente del Comité Marítimo Internacional. Fue Vicepresidente de la sección chilena de la Asociación Internacional de Derecho en Seguros. Dio conferencias en la Universidad Católica de Valparaíso, en la Universidad de Chile en Santiago y en su sede de Valparaíso y en la Catholic University de Washington D. C. Además impartió cursos para ejecutivos de empresas sobre el seguro marítimo, sobre averías gruesas y sobre *charters*. En julio de 1979 fue invitado por la Asociación Ecuatoriana de Derecho del Seguro a dictar en Guayaquil un curso sobre conocimiento de embarque y averías gruesas. Asistió a diversas conferencias internacionales representando a Chile en Inglaterra, Estados Unidos de América, Suiza, India, Alemania, Brasil, Canadá, Grecia, Dinamarca, Puerto Rico, Francia, Portugal, España. En lo político participó en el Partido Conservador de 1947 a 1961, año este último en que ingresó en el Partido Demócrata Cristiano, del que fue vicepresidente provincial en 1969. Fue elegido diputado por la sexta agrupación departamental Valparaíso y Quillota para el periodo 1963-1969, durante el cual formó parte de la Comisión Permanente de Constitución, Legislación y Justicia. Fue reelegido por la misma agrupación departamental para el periodo 1973-1977, durante el cual también participó en la Comisión Permanente de Constitución, Legislación y Justicia, si bien solo pudo desempeñar ese puesto hasta septiembre de 1973 por la clausura del Congreso Nacional. Fue alcalde de Valparaíso en 1970 y regidor en los años 1971-1975.

[II]. Siendo su especialidad el Derecho mercantil y el Derecho marítimo, sus escritos se centraron especialmente en el segundo de ellos, publicando libros y artículos. Entre los primeros: *El conocimiento de embarque*, Santiago de Chile, 1972; *Introducción al seguro marítimo*, Valparaíso, 1976; *Contratos de fletamentos de naves (charters)*, Valparaíso, 1983. Entre los segundos: *El*

salvamento marítimo. *Análisis del formulario del Lloyds sobre convenio de salvamento. Lof 1980*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, 5 (1981), pp. 151-164; *Evolución histórica de la legislación marítima chilena*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, 2 (1982), pp. 263-268; *Las grandes líneas de la historia del Derecho Marítimo*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, 7 (1983), pp. 95-125; *Evolución del sistema de delimitación de responsabilidades del naviero*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, 10 (1986), pp. 63-80; *El concepto de tirano en Aristóteles y Machiavello*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, 11 (1987), pp. 79-88; *Los clubes de protección e indemnización y su cobertura a los daños por contaminación*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, 12 (1988), pp. 61-67; *Las relaciones entre cargadores, armadores y aseguradores en las averías gruesas*, en *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*, 12 (1988), pp. 311-328. Se publicaron también discursos que pronunció en Nueva Delhi, en 1968, con ocasión de la Segunda Conferencia Mundial de la Junta de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas: *Discursos pronunciados por el señor diputado Alfonso Ansieta Núñez en su calidad de delegado ante la 2ª Conferencia Mundial de la Junta de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas, celebrada en Nueva Delhi, 1º de febrero al 25 de marzo de 1968* (separata de *Diario de Sesiones del Senado*, Santiago, Instituto Geográfico Militar, 1968).

JAIME CARVALLO SOTO (1921-2007) [Nº 62]

Carlos Salinas Araneda

[I]. Nació en Valparaíso el 3 de agosto de 1921 y falleció en Viña del Mar el año 2007. Era hijo de Eduardo Carvallo Gundelach y de Matilde Soto Bunster. Se tituló de abogado en 1945. Su memoria de grado presentada en 1944 se denominó *Continuación de la persona del difunto en Chile e Inglaterra*, Valparaíso, Imprenta y Litografía Universo, 1944. Fue profesor de Historia del Derecho en el Curso de Leyes de los Sagrados Corazones (1945-1946) y de Derecho Internacional Público en la Escuela de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso (1947-1961) después que dicho Curso de Leyes se incorporara a esta última.

[II]. En su labor académica impulsó el nacimiento del Instituto de Estudios Legislativos que fue creado en 1958. Formó parte del estudio Carvallo de abogados, fundado por su padre Eduardo Carvallo, dedicándose particularmente a materias navieras y comerciales. Su producción intelectual abarca materias jurídicas y literarias (poemas y novelas). Entre las primeras destacan, en materias civiles, un proyecto de *Código de la herencia y donación*, Valparaíso, 1976, reelaborado y complementado años después como *Proyectos de Código: de la Familia y la Herencia y la Donación (Opus novo)*, Santiago, 1995; y un amplio estudio con propuestas de mejoras al Código Civil de la República de Chile que fuera aprobado en 1855 y entró en vigencia en 1857: *Mejoramiento al Código Civil de Chile*, Santiago, 1995. También publicó un extenso trabajo sobre una de sus especialidades: *Derecho marítimo de Chile*, Santiago, 1994. En las Segundas jornadas de estudios

sobre el transporte marítimo, celebradas en Santiago en 1985 presentó un trabajo publicado ese mismo año, titulado *Responsabilidad por daños a la carga*, Santiago, 1985.

FERNANDO SÁNCHEZ CALERO (1928-2011) [Nº 63]

Manuel J. Peláez

[I]. Fue el segundo mejor mercantilista que hubo en España en el siglo XX, después de Joaquín Garrigues Díaz-Cañabate, aunque por supuesto con mucha más producción escrita que Garrigues. El tercero del siglo XX sería, sin duda, Ignacio Arroyo Martínez, pues ningún otro ha tenido tanta proyección internacional como él y además no ha sido de los que se ha acomodado en la poltrona del despacho profesional de abogado. Respecto al presente y ya avanzado siglo XXI, otros verán y calificarán.

[II]. Nació en Valladolid el 25 de septiembre de 1928. Sánchez Calero contrajo matrimonio con María de los Ángeles Guilarte Zapatero, con la que tuvo cuatro hijos: Juan, Jorge, Miguel y Natalia. Falleció en Pozuelo de Alarcón (Madrid) el 15 de mayo de 2011. Estudió la carrera de Derecho en la Universidad de Valladolid, donde hizo los cursos de doctorado durante el año académico 1949-1950. Pasó luego a la Universidad de Madrid, donde el 20 de junio de 1953 [otra fuente da la fecha del 26 de abril de 1954, pero debe ser la de emisión del título] defendió su tesis doctoral sobre *La delimitación del beneficio en la sociedad anónima y su distribución*. Recibió la calificación de Sobresaliente y luego fue distinguida dicha memoria con el Premio extraordinario. Catedrático de Derecho mercantil de las Universidades de La Laguna en 1958, de la Facultad de Ciencias Políticas, Económicas y Comerciales de Bilbao desde 1959 a 1977 y de la Universidad Complutense de Madrid desde 1977 a 1998. Académico de número de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, de lo que restó breve información de A. Tapia Hermida, en *Ingreso del Prof. Don Fernando Sánchez Calero como académico de número (Medalla 10) de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, en *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, n.º 96 (2000-2001), pp. 245-246. El discurso de recepción llevaba por título *La sociedad cotizada en bolsa en la evolución del derecho de sociedades*, Madrid, 2001, 368 pp., y fue leído el 26 de marzo de 2001 y contestado por Aurelio Menéndez Menéndez. La propia Real Academia organizó un acto de recuerdo y homenaje a Sánchez Calero el 27 de junio de 2011.

[III]. Se publicó por parte de McGraw-Hill Interamericana de España una obra colectiva en su homenaje, titulada *Derecho de sociedades. Libro homenaje al profesor Fernando Sánchez Calero*, en cinco vols., aparecidos en 2002, en la que colaboraron entre otros, José Luis Fernández Ruiz, José Luis García Pita Lastres y Alberto Javier Tapia Hermida, *Fernando Sánchez Calero: Semblanza de un maestro mercantilista*, vol. I, pp. XXXI-XXXIX; Alberto Bercovitz, *Denominaciones sociales, signos distintivos de la empresa y nombre de dominio*, vol. I, pp. 3-23; Carmen Boldó Roda, *Veinte años de aplicación de la doctrina del levantamiento del velo por la Sala 1.ª del Tribunal Supremo*, vol. I, pp. 25-52; José María de Prada González, *Actividades mercantiles de las Fundaciones*, vol. I, pp. 53-99; Manuel Díez de Velasco Vallejo, *La protección*

diplomática de las sociedades de capitales en el Derecho Internacional: reflexiones sobre la jurisprudencia de los Tribunales Internacionales, vol. I, pp. 101-120, quien da algunos datos biográficos del homenajeado: «Fernando Sánchez Calero y yo estudiamos y terminamos el mismo año académico la Licenciatura en Derecho en la misma Universidad (la de Valladolid) y tuvimos la fortuna de ser discípulos del mismo Maestro, el profesor Miaja de la Muela, en las lecciones que, como profesor privado, impartía “cerca” de la Universidad, de la que estuvo separado por motivos políticos durante diecisiete años. Posteriormente además compartimos una inolvidable estancia en Roma, él como Secretario del Instituto Jurídico Español y yo como Becario del mismo. A dicho Instituto accedí gracias, en buena parte, al consejo y apoyo que me prestó mi viejo amigo Fernando ante el Director del referido Instituto. Nuestra amistad se ha conservado sin altibajos durante cincuenta y cinco años consecutivos» (p. 102); José María de Eizaguirre, *La subjetivación de las sociedades de personas*, vol. I, pp. 121-148; Tomás Ramón Fernández Rodríguez, *La inscripción en el Registro Mercantil de las sociedades civiles. Notas sobre la Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 2000*, vol. I, pp. 149-157; Luis Fernández de la Gándara, *Problemas de política y de técnica jurídica en el Derecho de Sociedades: un balance*, vol. I, pp. 159-195; José Carlos Fernández Rozas, *Balance y perspectivas de los sistemas de determinación de la “Lex societatis”*, vol. I, pp. 197-214; Olga María Fradejas Rueda, *Una sociedad olvidada: la sociedad de gananciales*, vol. I, pp. 215-231; Manuel García Amigo, *La garantía patrimonial universal de las personas jurídicas*, vol. I, pp. 233-244; José María Gondra Romero, *Régimen de la “empresa conyugal”: sociedad de Derecho mercantil, sociedad de Derecho de familia*, vol. I, pp. 245-264; Rafael Illescas Ortiz, *Diez años –y algo más– de reforma de la legislación societaria en España*, vol. I, p. 265-274; Guillermo J. Jiménez Sánchez, *Doctrina del Tribunal Constitucional sobre las sociedades mercantiles*, vol. I, pp. 275-317; Manuel Lobato García-Miján, *La influencia del Derecho comunitario en la configuración del moderno Derecho de sociedades. Apuntes sobre el concepto de causa a propósito de la STC Centros*, vol. I, pp. 319-330; Luis María Miranda Serrano, *¿Hacia una coordinación normativa interdisciplinar del Derecho de las denominaciones sociales y el Derecho de los signos distintivos de la empresa?*, vol. I, pp. 331-359; Rafael Mariano Manovil, *Inoponibilidad de la personalidad jurídica societaria: el art. 54.III de la Ley de Sociedades argentina*, vol. I, pp. 361-390; Fernando Oleo Banet, *Fundamento y extinción de la exclusión del contrato de sociedad del régimen de las condiciones generales de la contratación*, vol. I, p. 391-405; Javier Paricio, *El contrato de sociedad en el Derecho Romano*, vol. I, pp. 407-428; Sigbert Rippe, *Sociedades constitutivas en el extranjero. Régimen de su situación extraterritorial en los países del Mercosur*, vol. I, pp. 429-449; Sixto Sánchez Lorenzo, *El derecho de establecimiento secundario de las sociedades ficticias en el ámbito comunitario*, vol. I, pp. 451-480; Mariano de Torres Zapatera, *Principios y reglas de valoración en el sistema del TRLSA*, vol. I, pp. 485-506; María Angustias Díaz Gómez, *Incumplimiento de la obligación de efectuar aportaciones no dinerarias y responsabilidad de fundadores, promotores y administradores en la Sociedad Anónima*, vol. I, pp. 507-539; Juan Ignacio Font Galán y Manuel Pino Abad, *La relevante causa negocial de la sociedad. Una lectura (sólo) jurídica del concepto legal de sociedad*, vol. I, pp. 541-606; David Morán Bovio, *Menciones estatutarias sobre el desembolso anticipado en una*

sociedad anónima, vol. I, pp. 607-633, para quien «posiblemente el mejor homenaje y bien merecido por el profesor Sánchez Calero consista, para el ámbito de la ciencia, en el intento de emular su forma de hacer una Universidad pujante para un mundo mejor: particularmente, me parece, su elegante ponderación y fino humor a la hora de atender, siempre con tanto detalle y agudeza, la realidad del tráfico empresarial. Y para toda relación personal, su ejemplo quizá haya de conducirnos a la práctica de un muy exquisito *fair play*, si se me disculpa el recurso al término acuñado en lengua inglesa propio del deporte; que tampoco resulta vano, pues aprendimos como “en la mesa y en el juego se descubre al caballero”, cuya expresa referencia al ocio tácitamente indica un modo de comportarse por lo menos idéntico para lo que no sea tal. En uno y otro sector (no-ocio y ocio) acredita D. Fernando una considerable maestría, que siempre me enseñaron a estimar quienes guiaron mis primeros pasos en la disciplina» (pp. 608-609); Juan Ignacio Peinado Gracia, *El promotor de la sociedad anónima. Régimen de responsabilidad*, vol. I, pp. 635-661; Gustavo Minervini, *La dematerializzazione delle azioni quotate e l'esercizio dei diritti sociali*, vol. I, pp. 667-680; Noemí Muñoz Martín, *La obligación de pago de los dividendos pasivos*, vol. I, pp. 681-701; Leopoldo José Porfirio Carpio, *Acciones privilegiadas y acciones sin voto tras las Leyes 37 y 50 de 1998*, vol. I, pp. 703-725; Nemesio Vara de Paz, *La declaración de nulidad del título por la propia sociedad emitente*, vol. I, pp. 727-765; Ignacio Farrando Miquel, *La protección de la información empresarial*, vol. I, pp. 769-813; Luis Fernández del Pozo, *Participación de los trabajadores y directivos en el capital de las sociedades anónimas. Examen de la cuestión en el Derecho societario*, vol. I, pp. 815-893; María de la Sierra Flores Doña, “*Autocartera por persona interpuesta*” (art. 88 del TRLSA, de 1989), vol. I, pp. 895-912; José Antonio García-Cruces González, *Notas en torno al concepto y régimen jurídico de las acciones rescatables*, vol. I, pp. 913-958; José María García-Moreno Gonzalo, *La posición del socio minoritario frente a la distribución de beneficios*, vol. I, pp. 959-1007; José Ramón Cano Rico, *Las limitaciones de la libre transmisibilidad de las acciones en el Derecho de sociedades español*, vol. I, pp. 1011-1074; Aurelio Menéndez Menéndez, *Sobre la transmisión intragrupo de acciones o participaciones vinculadas*, vol. I, pp. 1075-1090; Guillermo Alcover Garau, *La contradicción entre los artículos 68 y 70 de la Ley de Sociedades Anónimas relativos al usufructo de acciones*, vol. I, pp. 1093-1105; María Luisa Aparicio González y Abel B. Veiga, *La constitución de prenda sobre acciones (especial referencia a acciones no documentadas, a las representadas mediante títulos y a participaciones en sociedad de formación)*, vol. I, pp. 1107-1159; Fernando Cerdá Albero, *La desconvocatoria de la Junta General*, vol. II, pp. 1163-1196; Ramón Morral Soldevila, *La convocatoria de la Junta General de Accionistas: algunos problemas en torno a su régimen jurídico*, vol. II, pp. 1197-1228; José Manuel Otero Lastres, *El requisito de la “aceptación unánime” en la Junta Universal de la sociedad anónima*, vol. II, pp. 1229-1244; José Alejo Rueda Martínez, *Notas sobre el acta notarial de la junta de accionistas*, vol. II, pp. 1245-1259; Jaime Baillo Morales-Arce, *El aseguramiento de la responsabilidad civil de los administradores: especial referencia al problema del dolo como excepción oponible o inoponible*, vol. II, pp. 1263-1285; Arturo Díaz Bravo, *Los actos ultra vires en el Derecho social mexicano*, vol. II, pp. 1287-1298, donde precisa: «Honrosa de suyo, por los indiscutibles méritos del homenajeado, ni por un momento dudé en aceptar la

invitación que se me formuló para contribuir a este homenaje a Fernando Sánchez Calero, pues añádase a ello la amistad que el mismo me dispensa desde hace varios años, de la que mucho me enorgullezco. Recibe, pues, Fernando, este modesto tributo a tu valer y a nuestra amistad, que el tiempo y todo un océano no han podido empalidecer» (p. 1287); Adolfo Domínguez Ruiz de Huidobro, *Cuestiones sobre la responsabilidad de los administradores en los grupos de sociedades. Particular referencia a la teoría del administrador de hecho*, vol. II, pp. 1299-1320; Rafael García Villaverde, *Exoneración de la responsabilidad civil de los administradores de la sociedad anónima y la sociedad de responsabilidad limitada por falta de culpa (art. 133.2 LSA)*, vol. II, pp. 1321-1350; Javier Juste Mencía, *Limitaciones al poder de representación del factor en el giro o tráfico del establecimiento. Actuación del administrador societario en calidad de factor*, vol. II, pp. 1351-1382; Jaime Mairata Laviña, *Responsabilidad de los administradores y situaciones concursales*, vol. II, pp. 1383-1410; Eduardo Polo, *Nuevas consideraciones sobre la transacción de la acción social de responsabilidad contra administradores de las sociedades de capital*, vol. II, pp. 1411-1436; Ángel Rojo Fernández-Río, *Los deberes legales de los administradores en orden a la disolución de la sociedad de capital como consecuencia de pérdidas*, vol. II, pp. 1437-1484; Aníbal Sánchez Andrés, *Las llamadas "Stock Options" y las fórmulas mágicas de la Ciencia Jurídica*, vol. II, pp. 1485-1539, que con alguna modificación ya había publicado en la *Revista Jurídica de Estudiantes* de la Universidad Autónoma de Madrid, n.º 2 (2000), pp. 21-79; Antonio Tapia Hermida, *El administrador social que trabaja para una sociedad anónima, en cuanto órgano de la misma, es un trabajador por cuenta ajena, con independencia del régimen de su relación de servicios*, vol. II, pp. 1541-1602, citando numerosísimas veces en su colaboración trabajos y doctrina de Sánchez Calero; Eduardo María Valpuesta Gastaminza, *Suscripción sin antefirma de la aceptación cambiaría por representante de la sociedad librada: un problema con demasiadas soluciones*, vol. II, pp. 1603-1642; Félix Vega Pérez, *Protección de los acreedores en las sociedades de capital frente a los administradores*, vol. II, pp. 1643-1673; Gaudencio Esteban Velasco, *Participación de los trabajadores en la sociedad europea. ¿Más cerca de un compromiso político?*, vol. II, pp. 1677-1737; Fernando Martínez Sanz, *Régimen interno y delegación de facultades en el Consejo de Administración de la sociedad anónima*, vol. II, pp. 1739-1770; Manuel Olivencia Ruiz, *El gobierno de las sociedades*, vol. II, pp. 1771-1803, que lo escribe «en homenaje de cariño y gratitud a Fernando Sánchez Calero, a quien vienen cortos los títulos de amigo y compañero si no se califican a su medida: Amigo entrañable, permanente, en las luces y en las sombras; compañero auténtico, que comparte pan y trabajo, camino y posada, espacio y tiempo, bienes y males» (p. 1771); José Cándido Paz-Ares, *El gobierno de las sociedades. Un apunte de política legislativa*, vol. II, pp. 1805-1818; Juan Antonio Roca Fernández-Castanys, *La delegación de facultades por el Consejo de Administración en la sociedad anónima*, vol. II, pp. 1819-1841; Ignacio Arroyo Martínez, *Reflexiones en torno al interés social*, vol. II, pp. 1845-1858; María del Mar Bustillo Saiz, *Legitimación de los organismos administrativos para impugnar acuerdos de la Junta General de Sociedades Anónimas del mercado financiero*, vol. II, pp. 1859-1924; José Manuel Gómez Porrúa, *La cláusula compromisoria estatutaria y su aplicabilidad a la impugnación de acuerdos sociales en las sociedades de capital*, vol. II, pp. 1925-1975; José María Muñoz

Planas y José María Muñoz Paredes, *La impugnación de acuerdos de la Junta General mediante arbitraje*, vol. II, pp. 1977-2029; Antonio Pérez de la Cruz Blanco, *Cuestiones sobre acuerdos sociales: allanamiento a la demanda de impugnación; reconvencción y ratificación; efectos de su falta de inscripción*, vol. II, pp. 2031-2040; Carlos Suárez González, *Arbitraje y derechos de sociedades*, vol. II, pp. 2041-2066; Josefina Boquera Matarredona, *Aprobación de las cuentas anuales y derecho de información del socio en la sociedad anónima y en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. II, pp. 2069-2093; Alberto Díaz Moreno, *Dudas, reflexiones y precisiones acerca del depósito de cuentas en soporte informático y a través de procedimientos telemáticos*, vol. II, pp. 2095-2118; Eduardo Galán Corona, *Notas en torno a la memoria abreviada de las cuentas anuales*, vol. II, pp. 2119-2141; Francisco José León Sanz, *La significación de la información contable en las modificaciones estructurales*, vol. II, pp. 2143-2185; María Luisa Llobregat Hurtado, *Activos y pasivos sobrevenidos*, vol. II, pp. 2187-2221; María Victoria Petit Lavall, *La responsabilidad civil del auditor de cuentas frente a terceros*, vol. II, pp. 2223-2244; Juan Luis Iglesias Prada y Emilio M. Beltrán Sánchez, *A propósito de la propuesta y del informe justificativo relativos a las modificaciones estatutarias: viejas y nuevas ideas*, vol. II, pp. 2247-2275; Cristóbal Espín Gutiérrez, *La reintegración del capital*, vol. III, pp. 2279-2316; Juan Flaquer Riutort, *La exclusión del derecho de suscripción preferente en la sociedad anónima*, vol. III, pp. 2317-2341; Javier W. Ibáñez Jiménez, *Sacrificio y coste social de la reasignación de derechos de compra de acciones en las ampliaciones de capital. "Stockoptionis tribuendi causa"*, vol. III, pp. 2343-2366; José Massaguer, *Acerca de determinados aspectos de la reducción de capital en una sociedad anónima mediante reembolso a los accionistas que únicamente afecta a una parte de las acciones*, vol. III, pp. 2367-2381; Francisco Javier Ramos Gascón, *El usufructo de acciones y los aumentos de capital. El tratamiento jurídico y su trasfondo económico-financiero*, vol. III, pp. 2383-2433; Marcos Sacristán Represa, *El acuerdo de aumento de capital por cuantía determinable. Sobre la delegación en los administradores (art. 153 de la LSA)*, vol. III, pp. 2435-2467; Alberto Alonso Ureba y Reyes Palá Laguna, *La posición común de la Unión Europea en materia de Opas (hacia la generalización de un modelo de Opa obligatoria y total)*, vol. III, pp. 2471-2515; Manuel Álvarez-Valdés Valdés, *Los Códigos de Buen Gobierno de las sociedades. El cumplimiento de las recomendaciones del Informe Olivencia*, vol. III, pp. 2517-2564; Christi Amesti Mendizábal, *Consideraciones sobre las especialidades de la auditoría de las sociedades cotizadas*, vol. III, pp. 2565-2598; Gaspar Ariño Ortiz y Rafael Ariño Sánchez, *Opas de exclusión, procedimiento administrativo y responsabilidad patrimonial de la Administración*, vol. III, pp. 2599-2623; José Enrique Chacón Blanco, *El régimen jurídico de la sociedad anónima cotizada en Bolsa de Valores, con especial referencia a la incidencia en el tema de las Leyes 37/1998, 50/1998 y 55/1999 y de otros desarrollos propios del mercado de valores*, vol. III, pp. 2625-2681; Agostino Gambino, *Apuntes sobre la reforma de sociedades de capitales no cotizadas en Italia*, vol. III, pp. 2683-2690; Javier García de Enterría, *¿Cabe formular una Opa bajo condición?*, vol. III, pp. 2691-2717; José María Garrido, *La actuación de los administradores de una sociedad frente a una Opa hostil*, vol. III, pp. 2719-2752; Serafino Gatti, *La nuova disciplina italiana della rappresentanza del socio nell'assemblea delle società per azioni quotate in borsa*, vol. III, pp. 2753-2764; Íñigo Gómez-

Jordana, *La admisión de cotización de valores en el "nuevo mercado": antecedentes y régimen jurídico*, vol. III, pp. 2765-2805; Aurora Martínez Flórez, *Sobre los destinatarios de la prohibición de usar información privilegiada (artículo 81.2 de la Ley del Mercado de Valores española)*, vol. III, pp. 2807-2842; Alfredo Morles Hernández, *Los extremos de la polivalencia funcional de la sociedad anónima en el Derecho venezolano: de la sociedad cotizada a la sociedad de capital insuficiente*, vol. III, pp. 2843-2863; Pedro Portellano Díez, *Las oportunidades de negocio en el "Informe Olivencia" y en el reglamento tipo de la CNMV*, vol. III, pp. 2865-2895; Andrés Jesús Recalde Castells, *Los registros de accionistas creados por las sociedades anónimas cotizadas*, vol. III, pp. 2897-2916; Alberto Javier Tapia Hermida, *La Junta General de accionistas de la sociedad anónima cotizada*, vol. III, pp. 2917-2958; Armando José Torrent Ruiz, *"Stock options" en sociedades cotizadas y las recientes reformas legislativas*, vol. III, pp. 2959-3002; Luis Antonio Velasco San Pedro, *El gobierno de las sociedades cotizadas en España ("Corporate Governance"): el "Informe Olivencia"*, vol. III, pp. 3003-3029; Jaime Zurita Sáenz de Navarrete, *Diez años de vigencia del Real Decreto 1.197/1991, de 26 de julio, sobre régimen de las Ofertas Públicas de Adquisición de Valores*, vol. III, pp. 3031-3087; José Luis Fernández Ruiz, *Algunas cuestiones sobre los efectos de la declaración de nulidad de la SRL*, vol. III, pp. 3093-3121; Víctor Manuel Garrido de Palma, *La sociedad de responsabilidad limitada en sus principios configuradores*, vol. III, pp. 3123-3147; Jesús Alfaró Aguila-Real y Aurora Campins Vargas, *La liquidación del socio que causa baja como consecuencia de su separación o exclusión*, vol. III, pp. 3151-3188; Daniel Rodríguez Ruiz de Villa, *La separación del socio-administrador con capacidad de bloqueo en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. III, pp. 3189-3231; María Teresa de Gispert Pastor, *Creación de participaciones privilegiadas y límite al poder de la mayoría establecido en el artículo 71 de la LSRL*, vol. III, pp. 3237-3251; Rafael Guasch Martorell, *El modelo estadounidense del tratamiento de los préstamos de socios: la doctrina de la "equitable subordination"*, vol. III, pp. 3253-3273; Enrique Seco Caro, *Desigualdad de las participaciones sociales en la Ley de 1995*, vol. III, pp. 3275-3319; José María Viguera Rubio y Nicolás Augustatos Zarco, *El derecho a examinar los documentos que sirven de soporte y de antecedente en las cuentas anuales en la sociedad de responsabilidad limitada (contribución al estudio del artículo 86.2 LSRL)*, vol. III, pp. 3323-3361; Luis de Angulo Rodríguez, *En torno a la transmisión de las participaciones sociales de la Ley 2/1995, de 23 de marzo de sociedades de responsabilidad limitada*, vol. III, pp. 3365-3387; Ana Fernández-Tresguerres García, *El condominio y el usufructo sobre participaciones sociales. Un comentario de los artículos 35 y 36 de la Ley de Sociedades Limitadas*, vol. IV, pp. 3389-3462; Esperanza Gallego Sánchez, *La transmisión de participaciones con prestaciones accesorias vinculadas*, vol. IV, pp. 3463-3521; Ubaldo Nieto Carol, *La adquisición de participaciones propias*, vol. IV, pp. 3523-3557; Sebastián Sastre Papiol, *El derecho de ascensión preferente en la Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada*, vol. IV, pp. 3559-3581; Mauricio Troncoso Reigada, *Cláusulas restrictivas de la libre transmisibilidad y transmisión forzosa de acciones y participaciones de SL*, vol. IV, pp. 3583-3628; Apol·lònia Martínez Nadal, *La convocatoria de la Junta General en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. IV, pp. 3629-3657; Ignacio de Lojendio Osborne, *La supresión del derecho de preferencia en el*

aumento de capital de la sociedad limitada, vol. IV, pp. 3661-3704; Ángel Marina García Tuñón, *El derecho de examen de la contabilidad en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. IV, pp. 3705-3741; Xavier Añoveros Trias de Bes, *La sociedad de responsabilidad limitada unipersonal pública*, vol. IV, pp. 3745-3770; Carmen Galán López, *Algunas cuestiones en torno al régimen concursal de protección de los acreedores de las sociedades unipersonales*, vol. IV, pp. 3771-3814; Ramón E. Madriñán de la Torre, *La empresa unipersonal en el derecho colombiano-patrimonio de afectación o sociedad unipersonal*, vol. IV, pp. 3815-3835; Nicolás Martí Sánchez, *El individuo sociedad (reflexiones sobre las sociedades unipersonales)*, vol. IV, pp. 3837-3864; María de los Ángeles Martín Reyes, *La irregularidad de la sociedad unipersonal: una propuesta de interpretación*, vol. IV, pp. 3865-3887; Luis Manuel Piloñeta Alonso, *La sociedad unipersonal en sí y en sus relaciones con el socio único*, vol. IV, pp. 3889-3937; Javier Camacho de los Ríos, *Las sociedades de seguros. Su régimen de acceso al mercado español*, vol. IV, pp. 3941-3961; Víctor Cervera-Mercadillo, *Las sociedades de inversión mobiliaria de capital variable*, vol. IV, pp. 3963-3990; Fernando Conlledo Lantero, *La emisión de acciones preferentes por sociedades bancarias españolas*, vol. IV, pp. 3991-4018; Mercedes Fuertes, *¿Jugarán las sociedades deportivas en la Bolsa?*, vol. IV, pp. 4019-4037; María Gómez Mendoza, *Algunas cuestiones en materia de participaciones de las sociedades de garantía recíproca*, vol. IV, pp. 4039-4062; Santiago José González-Varas Ibáñez, *Mercado y regulación pública en el sector eléctrico*, vol. IV, pp. 4063-4097; Carlos Lete Achirica, *Las uniones temporales de empresas y las sociedades de capital-riesgo (Ley 1/1999) en el Derecho tributario español*, vol. IV, pp. 4099-4130; Agustín Madrid Parra, *Régimen societario de capital-riesgo (Ley 1/1999)*, vol. IV, pp. 4131-4204; Javier Pagador López, *La denominación de las sociedades laborales*, vol. IV, pp. 4205-4230; Reyes Palá Laguna, *Fórmulas renovadas de financiación de la PYME: algunos aspectos del régimen jurídico de las sociedades de garantía recíproca*, vol. IV, pp. 4231-4284; Juana Pulgar Ezquerro, *La caracterización societaria de los fondos de inversión mobiliaria*, vol. IV, pp. 4261-4283; Jesús Quijano González, *La sociedad anónima europea*, vol. IV, pp. 4285-4339; Belén Rico Arévalo, *Tratamiento del régimen de responsabilidad de las sociedades gestoras de los fondos de inversión*, vol. IV, pp. 4341-4366; Juan Ignacio Ruiz Peris, *Breves reflexiones en materia de sociedades laborales y acceso de los trabajadores a la propiedad de los medios de producción*, vol. IV, pp. 4367-4378; Vicente Santos Martínez, *Sociedades laborales: implantación y renovación de una peculiar figura societaria*, vol. IV, pp. 4379-4466; Rubén S. Stiglitz, *Sociedades de seguro. Naturaleza. Funciones. Deberes y responsabilidades*, vol. IV, pp. 4467-4479; Francisco Javier Tirado Suárez, *La relación mutualista-asegurado en el Derecho del seguro vigente*, vol. V, pp. 4481-4506; Mercedes Vérguez Sánchez, *Breves reflexiones sobre las llamadas sociedades de profesionales*, vol. V, pp. 4507-4528; Francisco Vicent Chulià, *Organización jurídica de la sociedad familiar*, vol. V, pp. 4529-4570; Rosalía Alfonso Sánchez, *La cooperativa de segundo grado como tipo legal de sociedad cooperativa*, vol. IV, pp. 4573-4604; Vicente Cuñat Edo, *La remoción del Consejo Rector en las cooperativas. Reflexiones sobre unas diferencias*, vol. V, pp. 4605-4640; José Luis García-Pita Lastres, *Las cooperativas de crédito, en la Lei n.º 5/1998, do 18 de decembro, de Cooperativas de Galicia*, vol. V, pp. 4641-4743; María José

Morillas Jarillo, *El ámbito de aplicación de las leyes de sociedades cooperativas*, vol. IV, pp. 4745-4812; Fernando Rodríguez Artigas, *Transformación de sociedades cooperativas*, vol. V, pp. 4813-4851; José María Suso Vidal, *El control en la transformación de las cooperativas en sociedades anónimas y limitadas*, vol. V, pp. 4853-4877; Francisco José Alonso Espinosa, *El proyecto de escisión de sociedades anónimas*, vol. V, pp. 4881-4925; Carmen Alonso Ledesma, *Algunas consideraciones en torno a la sucesión universal como rasgo caracterizador de la segregación frente a la aportación de rama de actividad*, vol. V, pp. 4927-4962; Adolfo Auriolés Martín, *Transformación de sociedad de responsabilidad limitada en sociedad civil (de nuevo sobre el Registro Mercantil y el "extrañamiento" de la sociedad civil)*, vol. V, pp. 4963-4980; Luis Javier Cortés y Adoración Pérez Troya, *El derecho de oposición de los acreedores a la fusión de sociedades (art. 243 LSA)*, vol. V, pp. 4981-5026; José Antonio Gómez Segade, *Algunas notas preliminares (y elementales) sobre la fusión*, vol. V, pp. 5027-5039; Rita Largo Gil, *La modificación del proyecto de fusión por los socios*, vol. V, pp. 5041-5081; María Candelas Sánchez Miguel, *Las fusiones transfronterizas y el Derecho de la competencia*, vol. V, pp. 5083-5119; Manuel Botana Agra, *Liquidación del activo y del pasivo sobrevenidos en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. V, pp. 5123-5146; Antoni Font Ribas, *La disolución de pleno derecho como sanción: algunos problemas prácticos*, vol. V, pp. 5147-5171; Manuel María Sánchez Álvarez, *La liquidación y el liquidador*, vol. V, pp. 5173-5207; Adolfo Javier Sequeira Martín, *La reactivación de una sociedad anónima en liquidación a la luz del nuevo Reglamento del Registro Mercantil*, vol. V, pp. 5209-5228; Alfonso Cano López, *El fenómeno de las uniones de empresas en el ámbito de la economía social: los grupos de sociedades laborales*, vol. V, pp. 5229-5279; Emilio Díaz Ruiz, *La emisión de obligaciones por parte de las Agrupaciones de Interés Económico*, vol. V, pp. 5281-5301; Justino F. Duque Domínguez, *El concepto de grupo de sociedades y su desarrollo en el Derecho español*, vol. V, pp. 5303-5322; José Miguel Embid Irujo, *El contrato de constitución del grupo en el Derecho español*, vol. V, pp. 5323-5355; Alejandro Fernández de Araoz Gómez Acebo, *Grupos de empresas de base contractual y Derecho de la competencia*, vol. V, pp. 5357-5424; Manuel Paniagua Zurera, *Las uniones temporales de empresarios*, vol. V, pp. 5425-5441; Catalina Ruiz-Rico Ruiz, *La autocontratación en el grupo de sociedades*, vol. V, pp. 5443-5463; Juan Sánchez-Calero Guilarte, *Breves reflexiones sobre el concepto de grupo en el artículo 4 LMV*, vol. V, pp. 5465-5485; Miguel Bajo Fernández, *El error de prohibición en el Derecho penal económico*, vol. V, pp. 5489-5495; Manuel Cobo del Rosal, *Esquema jurídico-penal para la protección penal de los derechos de información, participación y suscripción preferente en las sociedades*, vol. V, pp. 5497-5517; Ángel Torío López, *Perspectivas civil y penal del Derecho de daños*, vol. V, pp. 5519-5532; Carlos Esplugues Mota, *Recientes desarrollos en torno al reconocimiento en España de los concursos iniciados en el extranjero*, vol. V, pp. 5535-5551; Víctor Fairén Guillén, *Nota sobre la interpretación analógica de las normas procesales*, vol. V, pp. 5553-5563 y Rafael Jiménez de Parga Cabrera, *El comercio electrónico (¿seguridad jurídica?)*, vol. V, pp. 5565-5583. Las conclusiones inmediatas que se extraen de esta monumental obra son 1.^a) La entidad de esta obra colectiva y el valor de las observaciones doctrinales que se realizan en la misma. 2.^a) Que los que le han homenajeado son sobre todo profesores de Derecho mercantil, y que

hay una representación muy pequeña de algunos catedráticos y otros docentes de Derecho romano, Derecho procesal, Derecho penal, Derecho administrativo, Derecho internacional privado y Derecho civil, junto a algunos abogados, notarios y registradores de la Propiedad. 3.^a) La ausencia llamativa de profesores extranjeros, que se limita a algunos sudamericanos y de Europa solo italianos, por demás poco conocidos. Mercantilistas alemanes, franceses, holandeses, británicos y norteamericanos brillan por su ausencia. Otra cuestión significativa es que Dialnet, fuente de referencia para mucha gente, ha llevado a cabo una labor desastrosa al recoger el contenido de los trabajos publicados en este homenaje. El autor de las presentes líneas ha señalado la existencia de 235 errores o equivocaciones lamentables en la página de Dialnet, que deberían ser corregidas por quienes reseñan los correspondientes libros. Nosotros hemos seguido los cinco tomos, pero comparándolos con lo que recoge Dialnet uno se queda estupefacto ante la pésima indexación que llevan a cabo en este caso. La paginación en cuanto a la página de inicio de los trabajos y la terminal está errada en numerosísimas veces (en ocasiones con una desviación de cuatro páginas); en otras se equivoca el título de los artículos; se modifica el orden de los autores en los artículos escritos por dos o tres personas. En alguna oportunidad se llega al extremo de confundir el título de trabajo de colaboración con la dedicatoria que se le hace a Sánchez Calero por parte de autor. Tienen una base de datos y atribuyen artículos a personas distintas, porque coincide el primero o el segundo apellido y el nombre, y le atribuyen el artículo a un quidam que nada tiene que ver con el Derecho. Lo que ya resulta deleznable es que lleve más de veinte años indexado el homenaje que se le organizó a Álvaro d'Ors con colaboraciones internacionales, y omitan autores, lo que está escrito en griego se lo comen como si se tratara de un sandwich de jamón, es decir lo omiten o lo ponen con letras latinas. El más relevante de los discípulos de Álvaro d'Ors desaparece y no se recoge en la indexación, las páginas se alteran arbitrariamente. Las palabras en alemán o en italiano las confunden y las ponen castellanizadas o como les viene al paio. Deleznable tarea, que debe ser corregida y enmendada, para bien de la comunidad científica.

[IV]. Cabe destacar entre sus múltiples publicaciones las siguientes que hacen referencia al Derecho de la navegación y al Derecho de los seguros, por lo que excluimos el resto de Derecho mercantil y otras ramas jurídicas a las que aportó muy sólidas contribuciones: *La legge spagnuola sulle assicurazioni private*, en *Bollettino dell'Istituto Giuridico*, nº 9 (1955), pp. 14-21; *El contrato de transporte marítimo de mercancías (según Ley 22 de diciembre de 1949 que introdujo el Convenio de Bruselas)*, Madrid-Roma, 1957, 206 pp.; *Determinación del daño en las mercancías transportadas por mar, cláusula "bordo a bordo" y suspensión de la prescripción (comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 1957)*, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 69 (1958), pp. 197-228; *Principios de Derecho Mercantil*, Madrid, v. eds. (7^a, 2003); *Instituciones de Derecho mercantil*, Madrid, v. eds. (26^a, 2003); *Curso de Derecho del Seguro Privado*, Bilbao, 1961, 342 pp.; *Póliza flotante y prueba de daño*, en *Revista de Derecho Marítimo*, nº 5 (1964), pp. 59-70; *Efectos de la declaración inexacta del asegurado*, en *Riesgo y Seguro*, III (1965), pp. 1-27; *Einfluss des Verhaltens des Versicherten auf die vertraglich zugesagte Gefahrtragung*, en *Materialien des Zweiten Weltkongresses für Versicherungsrecht*, Karlsruhe, 1967, vol. IV, pp. 217-ss.; *Manifestaciones del*

empresario público de seguros, en *La Empresa pública*, Bolonia, 1970, vol. II, pp. 1015-1048; *Los conocimientos emitidos en virtud de una póliza de fletamento en la Ley de 22 de diciembre de 1949*, en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, Madrid, 1971, pp. 397-411; *Regulación del contrato de seguro privado*, en *Coloquios sobre seguros privados*, Madrid, 1976, pp. 41-59; *Innovaciones relevantes en el nuevo régimen de Contrato de seguro*, en *Encuentro Internacional ACOLDESE*, Bogotá, 1982, pp. 151-159; *Punti rilevanti della legge spagnola sul contratto d'assicurazione*, en *Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, L, nº 3-4 (mayo-agosto 1983), pp. 309-335; *Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione*, en *Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, L, nº 6 (noviembre-diciembre 1983), pp. 608-621; *El Código de comercio y los contratos mercantiles*, en *Centenario del Código de comercio*, Madrid, 1986, vol. I, pp. 211-260; *El derecho de seguros en la Comunidad Económica Europea*, en *Revista Española de Seguros*, nº 68 (1991), pp. 9-36; *Sistema de vigilancia de las entidades aseguradoras en lo referente a su disolución y liquidación*, en *Revista Española de Seguros*, nº 76 (octubre-diciembre 1993), pp. 15-38, al que va seguido el texto del Proyecto de Ley de Supervisión de los Seguros Privados en lo referente a la intervención de Entidades Aseguradoras; *El derecho de seguros en la Comunidad Económica Europea*, en *Revista Iberoamericana de Seguros*, nº 3 (1993), pp. 3-26; *Legislación Mercantil*, Madrid, 1993; *El sistema de vigilancia de las Entidades Aseguradoras en lo referente a su disolución y liquidación: "Experiencia española"*, en *Revista Iberoamericana de Seguros*, nº 5 (1994), pp. 129-149; *Sobre la imperatividad de la Ley de contrato de seguro*, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Madrid, 1996, vol. I, pp. 2895-3004; *El reaseguro en la Ley Española de contrato de seguro*, en *Estudios sobre el reaseguro*, Madrid, 1997, pp. 73-173; *El Coaseguro comunitario en la Ley de Contrato de Seguro*, en *Revista de Noticias de la Unión Europea*, año XIII, nº 150 (julio 1997), pp. 109-112; *El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya-Visby*, Pamplona, 2000 y *El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Cizur Menor, 2010, 2ª ed., 948 pp.; *Ley de Contrato de Seguro. Comentario a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Madrid, 2001; *El Derecho Marítimo en las Facultades de Derecho. Consideraciones con motivo de la aparición del "Curso de Derecho Marítimo" del profesor Arroyo*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XIX (2002), pp. 155-166; *Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XXIV (2007), pp. 19-41 y *Consideraciones preliminares sobre el régimen comunitario de los contratos de seguro*, en *Revista española de seguros*, nº 140 (2009), pp. 567-576.

[V]. Sánchez Calero tradujo del inglés al castellano de Robert Samuel Chorley y O. C. Giles, de su 4ª ed. inglesa, *Shipping Law*, vertido a la lengua española como *Derecho Marítimo*, Barcelona, 1962, 580 pp., con numerosas anotaciones sobre el Derecho marítimo español a cargo del traductor, indicando igualmente las diferencias entre el Derecho marítimo británico y el español. Justifica la conveniencia de la traducción de ese libro y no de otro del siguiente modo: «La obra de Lord Chorley y de O. C. Giles –frente a tantos libros jurídicos ingleses que se limitan a ordenar la jurisprudencia– nos ofrece

una visión de conjunto del Derecho marítimo con tal calidad, precisión y espíritu crítico, que nos ha parecido podía ser útil el ofrecer una versión española de ella» (p. VII).

[VI]. Sobre este singular jurista no proporcionan apenas datos ni la noticia de Manuel Olivencia Ruiz, *In Memoriam. Fernando Sánchez Calero*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXX, nº 123 (julio-septiembre 2011), pp. 5-6; ni las dos semblanzas de Aurelio Menéndez Menéndez, *Recuerdo del profesor Fernando Sánchez Calero*, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 281 (2011), pp. 5-9 y *Fernando Sánchez Calero. Eminente jurista*, en *ABC*, 19 de mayo de 2011, quien no duda en calificar a Sánchez Calero como «uno de los juristas más eminentes de la ciencia jurídica de las últimas décadas del siglo pasado y los años que llevamos de este siglo», advirtiendo Menéndez: «No incurro en ninguna exageración si afirmo que, tanto por la cuantía de sus publicaciones, como por la alta calidad de las mismas, no es fácil encontrar entre nosotros un profesor y jurista que haya alcanzado tan elevadas cuotas en el número y valía científica de sus publicaciones» (p. 64). Efectivamente, Sánchez Calero ha sido un mercantilista con amplia proyección científica internacional, no sólo en el mundo latinoamericano, sino también en Europa, asistiendo a Congresos e interviniendo con ponencias y comunicaciones en Hamburgo, Roma, París, Toulouse, Burdeos, Londres, Budapest, Copenhague, Lausana y Montpellier. Sobre su tesis doctoral ver Manuel Martínez Neira y José María Puyol Montero, *El Doctorado en Derecho 1930-1956*, Madrid, 2008, p. 272. No reportan información abundante la reseña *Ofrecimiento al profesor Fernando Sánchez Calero del libro-homenaje Derecho de Sociedades*, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 244 (2002), pp. 745-754 y la noticia de Rafael Illescas Ortiz, *Fernando Sánchez Calero, Premio 2002 de la "Accademia Nazionale dei Lincei"*, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 247 (2003), pp. 247-250; Manuel J. Peláez, *Fernando Sánchez Calero*, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispánicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*, Zaragoza y Barcelona, 2012, vol. III, tomo 4º, pp. 515-522, nº 3.040 y Manuel J. Peláez, *Fernando Sánchez Calero*, en *Una investigación sobre la Historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, on line en eumed.net y en papel, Madrid, 2012, pp. 152-167. La presente semblanza sigue las otras dos redactadas por el autor, siendo más reducida. La más extensa es la publicada en la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo, libro donde aparece también citado por varias autoras Fernando Sánchez Calero en el propio texto, según puede comprobarse.

COLECCIÓN DE DERECHO PRIVADO ESPECIAL Y CIENCIAS JURÍDICAS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AERONÁUTICA

[Distribución: Librería Proteo. Puerta Buenaventura, 1. 29008 Málaga. Spain.

Email: proteo@libreriaproteo.es. Tfno. 952-219407]

1. Guido Camarda, Maria Luisa Corbino, Didier Le Morvan, Arcadi Garcia i Sanz, Bruno Aguilera-Barchet, Stefano Zunarelli y Wanda d'Alessio, "Derecho Marítimo Europeo-Diritto Marittimo Europeo", vol. IV de los "Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", edición coordinada por Manuel J.

Peláez, 1987. P.V.P.=13 €.

2. John H. Pryor, Yannick Guin, Manuel J. Peláez, Sergio Carbone, Emmanuel du Pontavice, Jan Lopuski, Hugo Tiberg y Kazuo Iwasaki, "Derecho de la Navegación en Europa", vol. VI de los "Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", con prólogo de Manuel J. Peláez, 1987. Agotado.

3. Adolfo Aurioles Martín, "Créditos sindicados con interés variable", con un prólogo de Antonio Pérez de la Cruz Blanco, 1987. Agotado.

4. "Revista Latinoamericana de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 1/2 (1988). Agotado.

5. Irena Boruta, J. Carby-Hall, Niccolò Salanitro, Luigi Carlo Ubertazzi, H. A. H. Audretsch, Luigi Filippo Paolucci, David L. Perrott, D. Rhidian Thomas, N. E. Palmer, A. Korthals Altes, Antonio Pavone La Rosa, Ezio Capizzano, "Derecho Comercial Comparado", vol. XI de los "Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", edición y prólogo a cargo de Manuel J. Peláez, 1989. P.V.P.=16 €.

6. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica" [anterior Revista Latinoamericana], 3/4 (1989). Agotado.

7. Hans Ankum, Herbert Wagner, Álvaro d'Ors, Frank Soetermeer, Paul Nève, Jean-Pierre Poly, P. P. J. L. van Peteghem, William D. Phillips, jr., Emilio Bussi y Marek Wasowicz, "Historia del Derecho Privado", Barcelona, 1989. Agotado.

8. Manuel J. Peláez, Achille Agnati, Antonio Carullo, Alvaro Cencini, James W. Childs, Tommaso Fanfani, Paul C. Fowler, Jean-Claude García-Zamor, Jean-Claude Gilardi, Yolanda K. Grift, Jacques J. Siegers, Thomas O. Hueglin, Denis-Clair Lambert, Robert Le Duff, J. Claude Papillon, Jean-Didier Lecaillon, Antonio Marzano, Ashok Parikh, Susan Rose-Ackerman, Antonio Santamaura, Chris Starmer y Giovanni Zalin, "Studies in Economics. Estudios de Economía Política, Hacienda Pública, Econometría, Economía de la Empresa e Historia de las doctrinas y de los hechos económicos en Homenaje a Lluís Nicolau d'Olwer y Manuel Reventós i Bordoy por el primer centenario de su nacimiento", edición y prólogo de Manuel J. Peláez, Barcelona, 1990. P.V.P.=35 €.

9. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 5/6 (1990-1991). P.V.P.=12 €.

10. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 7 (1991). P.V.P.=14 €.

11. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 8 (1992). P.V.P.=16 €.

12. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 9 (1993). P.V.P.=9 €.

13. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 10 (1994). P.V.P.=9 €.

14. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 11 (1995). P.V.P.=9 €.

15. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 12 (1996). P.V.P.=10 €.

16. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 13 (1997). P.V.P.=10 €.

17. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 14 (1998). P.V.P.=10 €.

18. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 15 (1999). P.V.P.=10 €.

19. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 16 (2000). P.V.P.=12 €.

20. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 17 (2001). P.V.P.=16 €.
21. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 18 (2002). P.V.P.=16 €.
22. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 19 (2003). P.V.P.=18 €.
23. María Encarnación Gómez Rojo, "Historia jurídica del anatocismo", Barcelona, 2003. P.V.P.=9 €.
24. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 20 (2004). P.V.P.=25 €.
25. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 21-22 (2005). P.V.P.=25 €.
26. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 23 (2006). P.V.P.=19 €.
27. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 24 (2007). P.V.P.=30 €.
28. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 25 (2008). P.V.P.=26 €.
29. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 26 (2009). P.V.P.=19 €.
30. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 27 (2010). P.V.P.=18 €.
31. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 28 (2011) (on line y en papel). P.V.P.=12 €.
32. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 29 (2012) (on line y en papel). P.V.P.=12 €.
33. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 30 (2013) (on line y en papel). P.V.P.=12 €.
34. "Diccionario de juristas de Cataluña y del Rosellón", Madrid/Málaga, 2014, 665 págs. P.V.P. 53 €.
34. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 31-32 (2014-2015) (on line y en papel). P.V.P.=27 €.

