

COLECCIÓN
COMERCIO MARÍTIMO

EL COMERCIO MARÍTIMO

NUEVAS PERSPECTIVAS JURÍDICAS Y
DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

Directores

Miguel Ángel Pendón Meléndez
Blanca Romero Matute





Disfrute gratuitamente **DURANTE UN AÑO** de los eBook y audiolibros de las obras de Editorial Colex*

- Acceda a la página web de la editorial **www.colex.es**
- Identifíquese con su usuario y contraseña. En caso de no disponer de una cuenta regístrese.
- Acceda en el menú de usuario a la pestaña «Mis códigos» e introduzca el que aparece a continuación:

RASCAR PARA VISUALIZAR EL CÓDIGO

- Una vez se valide el código, aparecerá una ventana de confirmación y su eBook y/o audiolibro estará disponible **durante 1 año desde su activación** en la pestaña «Mis libros» en el menú de usuario.

* Los audiolibros están disponibles en las ediciones más recientes de nuestras obras. Se excluyen expresamente las colecciones «Códigos comentados», «Biblioteca digital» y los productos de www.vademecumlegal.es.

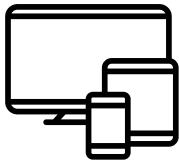
No se admitirá la devolución si el código promocional ha sido manipulado y/o utilizado.



¡Gracias por confiar en nosotros!

La obra que acaba de adquirir incluye de forma gratuita la versión electrónica. Acceda a nuestra página web para aprovechar todas las funcionalidades de las que dispone en nuestro lector.

Funcionalidades eBook



Acceso desde cualquier dispositivo con conexión a internet



Idéntica visualización a la edición de papel



Navegación intuitiva



Tamaño del texto adaptable

Síguenos en:



COLECCIÓN COMERCIO MARÍTIMO

Director:

MIGUEL ÁNGEL PENDÓN MELÉNDEZ

Catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Cádiz.

Consejo editorial:

JOSÉ LUIS GARCÍA-PITA Y LASTRES

*Catedrático de
Derecho mercantil de la
Universidad de A Coruña.*

PEDRO BAENA BAENA

*Catedrático de Derecho mercantil
de la Universidad de Sevilla,
Facultad de Derecho.*

EMILIO OÑATE VERA

*Profesor Titular de
Derecho Administrativo,
Universidad Central de Chile.*

JUAN LUIS PULIDO BEGINES

*Catedrático de Derecho mercantil
de la Universidad de Cádiz*

MARÍA DE LA PAZ MARTÍN CASTRO

*Profesora Titular de Derecho mercantil
de la Universidad de Cádiz.*

BLANCA ROMERO MATUTE

*Profesora Titular de
Derecho mercantil de la
Universidad Autónoma de Barcelona.*

NIEVES LÓPEZ SANTANA

*Profesora Titular de
Derecho mercantil de la
Universidad de Sevilla.*

ANGÉLICA DÍAZ DE LA ROSA

*Profesora Titular de
Derecho mercantil de la
Universidad de A Coruña.*

**COLECCIÓN
COMERCIO MARÍTIMO**

1

EL COMERCIO MARÍTIMO.
NUEVAS PERSPECTIVAS JURÍDICAS
Y DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

1

EL COMERCIO MARÍTIMO.

NUEVAS PERSPECTIVAS JURÍDICAS
Y DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

Directores:

Miguel Ángel Pendón Meléndez
Blanca Romero Matute

COLEX 2024

Copyright © 2024

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con autorización de los titulares de propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (arts. 270 y sigs. del Código Penal). El Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org) garantiza el respeto de los citados derechos.

Editorial Colex S.L. vela por la exactitud de los textos legales publicados. No obstante, advierte que la única normativa oficial se encuentra publicada en el BOE o Boletín Oficial correspondiente, siendo esta la única legalmente válida, y declinando cualquier responsabilidad por daños que puedan causarse debido a inexactitudes e incorrecciones en los mismos.

Editorial Colex S.L. habilitará a través de la web www.colex.es un servicio online para acceder a las eventuales correcciones de erratas de cualquier libro perteneciente a nuestra editorial.

© M.^a Paz Martín Castro, © Gerardo Landaluce Calleja, © Pedro Jesús Baena Baena, © Miguel Ángel Pendón Meléndez, © José Luis García-Pita y Lastres, © Blanca Romero Matute, © María Teresa Gómez Prieto, © Esperanza Pendón Pérez

© Editorial Colex, S.L.
Calle Costa Rica, número 5, 3.º B (local comercial)
A Coruña, C.P. 15004
info@colex.es
www.colex.es

I.S.B.N.: 978-84-1194-804-3
Depósito legal: C 1903-2024

SUMARIO

PRESENTACIÓN 15

1

LOS ESTUDIOS DE DERECHO MARÍTIMO (NAVEGACIÓN) EN LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ (HOMENAJE AL PROFESOR RAFAEL PADILLA GONZÁLEZ)

M.ª Paz Martín Castro

P. 21

2

EL PAPEL DEL PUERTO DE ALGECIRAS EN EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Gerardo Landaluce Calleja

P. 33

3

SATISFACCIÓN DE LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS Y RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE LA VENTA JUDICIAL DE BUQUES

Pedro Jesús Baena Baena

P. 115

1. Introducción. Especialidad del Derecho marítimo. Convenios internacionales y la remisión de la LNM a los Convenios de Ginebra de 1993 y 1999 . . . 115

SUMARIO

2. El sistema de privilegios marítimos como fórmula de protección de las actividades vinculadas a la navegación marítima. La fortuna de mar	119
3. La hipoteca naval y su integración en el sistema de privilegios	123
4. El Convenio de 1993 frente al Convenio de 1926. Reducción del número de privilegios	126
5. Los procedimientos de ejecución colectiva, la poda de privilegios y el derecho a la ejecución separada	129
6. El embargo preventivo de buques como instrumento para la ejecución de los créditos privilegiados marítimos. El Convenio de 1999 frente al Convenio de 1952	130
7. El Convenio de Beijing sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques de 2022	136
8. Bibliografía	141

4

LOS BUQUES NO TRIPULADOS Y AUTÓNOMOS. REFLEXIONES PARA SU ANÁLISIS Y REGULACIÓN

Miguel Ángel Pendón Meléndez

P. 149

1. Cuestiones preliminares	150
2. Las nuevas tecnologías y los vehículos, su conducción y su circulación	155
3. Cuestión previa: terminología	161
4. La cuestión de la terminología y las clasificaciones (o criterios de ordenación) propuestas	162
5. La relevancia y la finalidad del reclamo a la dotación en los textos normativos	167
6. Las consecuencias de la llamada a la dotación	170
7. La terminología y estándares propuestos (selección).	174
8. Una iniciativa pionera. La realidad de los buques autónomos.	177
9. La labor de la Organización Marítima Internacional (OMI).	179
10. Situación actual en la OMI	186
11. El Comité Marítimo Internacional (CMI, Comité Maritime International)	188
12. La revisión de convenios técnicos. Convenios estrechamente ligados al buque	190
13. El convenio SOLAS	192
14. Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (COLREG)	194
15. Algunos convenios en materia de contaminación marítima	199
16. Primera valoración de los antecedentes del régimen internacional.	202
17. Otros convenios con un ámbito de aplicación especial. En relación con el salvamento marítimo y la seguridad en la navegación.	203

18. Otros textos internacionales	206
19. Reflexión inicial sobre el mandato en los convenios internacionales.	207
20. Convenios en relación con el transporte marítimo de mercancías	209
21. En relación con el transporte marítimo de pasajeros	214
22. Una breve referencia a un supuesto especial en el transporte de pasajeros: el aerodeslizador	215
23. Características esenciales del buque	217
24. La situación en España (notas)	218
25. Notas para la delimitación de los criterios (relevantes) elegidos	224
26. La situación en España: estado de la cuestión y perspectivas de evolución (notas con ocasión de la legislación proyectada)	226
27. La tarea próxima y pendiente	234
28. Bibliografía	236

5

CONSIGNACIÓN DE BUQUES Y NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL MERCADO DE LA AGENCIA MARÍTIMO-PORTUARIA

José Luis García-Pita y Lastres

P. 245

1. Introducción: los consignatarios del puerto de Barcelona exponen los términos del problema	246
2. Caracterización económica y técnica de la Consignación de buques	254
3. Caracterización jurídica de la Consignación de buques y trascendencia de la Información	258
3.1. Caracterización jurídica de la Consignación y de los consignatarios de buques.	258
3.1.1. Caracterización jurídica de la actividad y la profesión de Consignación, y de los consignatarios de buques: ¿Comercio o profesión regulada?	258
3.1.2. Caracterización del Contrato de Consignación de buques, como instrumento jurídico vertebrador de la relación de prestación de servicios de los consignatarios de buques.	274
3.2. Presencia del elemento « <i>Información</i> » en el desarrollo de la actividad de consignación y de la profesión de Consignatario de buques. . .	283
3.3. Información en el desarrollo de la actividad de consignación y de la profesión de Consignatario de buques y las nuevas tecnologías [TICs]: Los «elementos» del Comercio electrónico	290
4. Los flujos de información en las relaciones jurídicas de consignación de buques	300
4.1. Los flujos de información en las relaciones de los consignatarios de buques, con sus clientes, en el seno de los contratos de consignación	305

SUMARIO

4.1.1. Los flujos de información meroinformativa y las obligaciones preliminares del Armador/Naviero comitentes	305
4.1.2. Las TIC y los flujos de información, en el marco de las obligaciones derivadas del Contrato de Consignación	321
4.1.2.1. Los flujos de información volitiva y el derecho del Armador/Naviero comitentes, de impartición de instrucciones	323
4.1.2.2. Incidencia de las TICs, en el cumplimiento de las obligaciones del Consignatario y de su Principal	328
4.2. Los flujos de información en las relaciones de los consignatarios de buques con las Administraciones públicas marítimo-portuarias	334
5. Posibles consecuencias de la introducción de sistemas de Inteligencia artificial y del transhumanismo	341

6

EL REASEGURO DE SEGUROS SOBRE INTERESES MARÍTIMOS TRAS LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA: MARITIMIDAD DEL REASEGURO

Blanca Romero Matute

P. 353

1. Consideraciones preliminares	353
2. Sistemas de explotación del reaseguro en el ámbito marítimo	358
3. Interrelación de los contratos de seguro y reaseguro en el ámbito marítimo	366
3.1. Cláusulas de sensibilización del contrato de reaseguro ante las vicisitudes que pueda sufrir el riesgo reasegurado.	375
3.2. Cláusulas relativas a la intervención del reasegurador en la liquidación de los siniestros cubiertos por las pólizas de seguro directo	384
3.3. Cláusulas relativas al pago de la indemnización derivada de la realización del riesgo asegurado en el seguro directo	390
4. La maritimidad del reaseguro, un tema de fuentes. Consecuencias	393
5. Conclusión	408
6. Bibliografía	410

7

EL TRANSITARIO COMO ORGANIZADOR DE TRANSPORTES Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD POR EXTRAVÍO O PÉRDIDA DE LA MERCANCÍA

María Teresa Gómez Prieto

P. 421

1. Introducción	422
2. Régimen jurídico del transitario en el derecho marítimo español	424

3. La responsabilidad del transitario en la jurisprudencia española	430
3.1. Jurisprudencia anterior a la Ley de Navegación Marítima	430
3.2. Sentencia del Tribunal Supremo 3139/2011, de 26 de mayo	432
3.3. Sentencia del Tribunal Supremo 541/2013, de 13 de septiembre.	433
3.4. Jurisprudencia posterior a la Ley de Navegación Marítima	434
4. Consideraciones finales	440
5. Bibliografía y webgrafía	443
Bibliografía	443
Webgrafía	446

8

LA CLÁUSULA HIMALAYA 2014 (BIMCO/IG P&I CLUBS)

Esperanza Pendón Pérez

P. 447

1. Presentación de la Cláusula Himalaya	448
2. La recepción de la «Doctrina Himalaya» en el Convenio de Bruselas de 1924 .	452
3. La Cláusula Himalaya 2014 (international group of P&I CLUBS/BIMCO Himalaya Clause for Bills of Lading and other contracts 2014)	462
3.1. Presentación	462
3.2. Análisis de la cláusula	465
3.2.1. El apartado a) de la Cláusula Himalaya 2014. La determinación (o indeterminación) del ámbito subjetivo («cobertura» de la cláusula)	475
3.2.2. El apartado b) de la Cláusula Himalaya 2014.	483
3.2.3. El apartado c) de la Cláusula Himalaya 2014.	485
3.2.4. El apartado d) de la Cláusula Himalaya 2014. Cláusula de indemnización circular	486
3.2.5. El apartado e) de la Cláusula Himalaya 2014.	489
Anexo	489
Bibliografía	490

PRESENTACIÓN

Con la publicación de este volumen se inicia formalmente la colección de «Comercio marítimo», publicada por la editorial COLEX. La premisa de la colección es ofrecer un foro especializado para la investigación en torno a «lo marítimo», concebida esta expresión en términos amplios y funcionales; de modo que se extienda a todas las operaciones que se desarrollan en torno a los puertos, o ligadas o relacionadas con las actividades propias de esos espacios, extendiéndose igualmente a los profesionales que en cualquier medida los toman como referencia para su actuación. En definitiva, la colección se abre a cualesquiera hechos o actividades caracterizados, sea cual sea su medida e intensidad, por el adjetivo «marítimo»; si bien con preferencia por aquellos conectados, total o parcialmente, con la actividad mercantil o privada. Un amplio escenario en el que las distinciones académicas, profesionales o conceptuales no condicionan el interés científico de las aportaciones ni su relación con otras ciencias y, por ello, enriquecen la perspectiva comercial. Si bien la referencia primera es el transporte marítimo, o la navegación marítima, la colección aspira a concitar aspectos y resultados de la investigación que exceden de esos contornos, porque el medio marítimo reclama la participación de profesionales de sectores muy diversos, provenientes del ámbito de las ingenierías naval y náutica, de la actividad económica y turístico/recreativa, del Derecho y de las relaciones entre Estados, etc. De esta manera, el enfoque de la actividad marítima no queda limitado por las fronteras que en ocasiones se supone que existen entre el Derecho y la sociedad, entre el Derecho y la técnica y la tecnología e, incluso, entre las distintas ramas y especialidades del Derecho cuando confluyen (confundiéndose a veces) sobre una misma actuación. Tales lindes son, con frecuencia, difusas por sí mismas y confusas por razón de las distintas perspectivas que suponen los ordenamientos nacionales (en ocasiones, por el mero desorden regulatorio del legislador) frente a la uniformidad que reclama la perspectiva internacional que impone el mar. Si bien no siempre es imprescindible una visión conjunta de todos estos elementos, en ocasiones sí será conveniente revisar la teoría jurídica a la luz de los criterios que aportan otras ciencias, otras jurisdicciones y otras prácticas y modelos internacionales.

Bajo estas premisas, por acuerdo adoptado en la Asamblea de la Asociación Andaluza de Profesores de Derecho Mercantil «Sainz de Andino», en septiembre de 2022, correspondió al Departamento de Derecho mercantil

de la Universidad de Cádiz la organización de la *XXI edición del Congreso anual de la asociación Sainz de Andino*. La jornada se celebró el día 23 de septiembre de 2023, contando con la Presidencia de Honor del Dr. D. Guillermo J. Jiménez Sánchez, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla; la actuación del Presidente de la Asociación Sainz de Andino, Dr. D. Alberto Díaz Moreno, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla; la dirección del Dr. D. Miguel Ángel Pendón Meléndez, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Cádiz y la Dra. D.^a Blanca Romero Matute, Profesora Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de Cádiz; y bajo la tutela de un nutrido y especializado comité organizador, asistido por un comité científico. La celebración del acto se realizó en el local cedido para el evento por la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (el Auditorio Millán Picazo), que además organizó una visita técnica a la terminal portuaria y a «la torre» del puerto (a la vez, Torre de control de la autoridad portuaria y Torre de Salvamento y Capitanía Marítima de Algeciras). Nuevamente, agradecemos expresamente a la Autoridad Portuaria y su personal, a través de su Presidente D. Gerardo Landaluce Calleja, sus inestimables compromiso y apoyo para la celebración de la actividad.

Siendo la tercera ocasión en que se organizaba el evento de la asociación en la Universidad de Cádiz, el lugar elegido para la celebración de la jornada fue el Campus de Algeciras, en el escenario cualificado y único que ofrece el Estrecho de Gibraltar, en el entorno técnico que supone el recinto portuario de la ciudad de Algeciras. El puerto de Algeciras supone un punto estratégico en la confluencia de rutas marítimas de relevancia mundial, en el que converge el tráfico marítimo entre América del norte, África, Asia, y Latinoamérica con Europa; una actividad que le convierte en el principal *hub* en el tráfico de contenedores en el Mediterráneo occidental, ejecutada bajo exigentes criterios de eficiencia reconocidos, entre otras instituciones, por el Banco Mundial. En correspondencia con el perfil especial del entorno, el tema elegido para el Congreso y sus actividades fue «El comercio marítimo».

El comercio marítimo es una parte vital (probablemente, la fundamental) del comercio internacional, en la medida en que el transporte marítimo es el modo más eficiente y económico para organizar el desplazamiento de grandes cantidades de mercancías a largas distancias. La UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo; en la actualidad, ONU comercio y desarrollo) define el comercio marítimo como el movimiento de bienes y servicios entre países a través del transporte marítimo. Esta definición comprende tanto el conjunto de actividades agrupadas en la *Ley de Navegación Marítima* española, de 2014, bajo el Título IV de su régimen, *De los contratos de utilización del buque*, como las que se regulan bajo el (impreciso, por amplio, aunque incompleto) Título V, *De los contratos auxiliares de la navegación*; particularmente, el complejo conjunto de relaciones y contratos que comprendería el concepto de «contrato de manipulación portuaria», que permite su extensión a las relaciones empresariales conectadas con aquella

manipulación (otros modos de transporte que ingresan en el puerto, empresarios especializados establecidos en sus instalaciones) o necesarias para su desarrollo (así, el seguro marítimo). El contrato más importante de todos ellos sería la compraventa, cuyas especialidades justifican una doctrina especial a propósito de las *compraventas marítimas*, caracterizadas en otros aspectos por sus connotaciones internacionales y la concurrencia de diversos contratos en cada relación: seguro, transporte, relaciones bancarias..., ha sido obviado por nuestra norma general; olvidando que el comercio (también el marítimo) se basa en la circulación patrimonial a la que el contrato de compraventa provee de vestidura jurídica esencial; y que, en realidad, la compraventa influye de decisivamente en la configuración actual de las principales instituciones del Derecho marítimo (así, por ejemplo, no se desplaza el buque, en particular en el marco de una operación de transporte, con el objetivo del mero traslado, sino generalmente al servicio de los intereses del cargador y el destinatario de la mercancía, normalmente en el marco de un contrato de compraventa).

Desde luego, todos los contratos regulados en nuestra relativamente reciente *Ley de Navegación Marítima* integran el objeto de estudio del Congreso, como también las relaciones que en general se contemplan en los formularios al uso y en la práctica internacional de la contratación marítima: desde cuestiones de jurisdicción y competencia hasta la representación, los pagos, las instituciones y organismos, públicos y privados, vinculados a las actividades marítimas, las cuestiones relativas a la navegación, etc.

Algunos datos pueden ayudar a recordar la relevancia de la actividad marítima en nuestro país. En España, casi 6.000 kilómetros de costa (y una Superficie Zona de Rescate, SAR, de 1.500.000 km²) delimitan la actuación de 28 autoridades portuarias (que gestionan 46 Puertos). El tráfico de mercancías en nuestro país supuso en 2021 la manipulación de 544,5 millones de toneladas; 18 millones de pasajeros (y, en líneas regulares, 15,8 millones de pasajeros) utilizaron las terminales (datos del Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana). En el ámbito mundial, tras la contracción del 3,8 % en 2020 (esencialmente, como consecuencia del COVID-19), el comercio marítimo internacional se recuperó en 2021, con un crecimiento aproximado del 3,2 %; alcanzando un total de 11.000 millones de toneladas. Las previsiones de la UNCTAD para 2022 contemplan el crecimiento del comercio marítimo en un 1,4 %; y un 2,1 % anual para el período de 2023-2027.

El informe anual de la UNCTAD, denominado cada año *Informe sobre el Transporte Marítimo* (el último publicado, el de 2024) evidencia la íntima e inescindible conexión entre el transporte marítimo y el comercio marítimo; siendo éste el marco en el que se desarrolla aquella actividad. Y así, el *Informe* expone sus datos sobre el transporte en relación con el comercio marítimo (que integra un amplio número de actividades, relaciones y contratos, como se ha señalado); destacando cómo el comercio marítimo creció un 2,4 % en 2023 (12.292 millones de toneladas) y se espera un «modesto» crecimiento para

2024 (el 2 %, articulado sobre la comercialización de productos básicos a granel — mineral de hierro, carbón, grano... — y de mercancías contenerizadas).

En los próximos años, el comercio marítimo deberá afrontar nuevos retos, que se suman a los «habituales» del sector: crecimiento excesivo de la flota (por encima del crecimiento de la actividad comercial), el incremento y especialización del comercio global, las consecuencias de una pandemia aún no plenamente superada, el amenazante cambio climático (que exige buques cada vez más ecológicos), el riesgo de ataques cibernéticos en los buques e instalaciones portuarias, la automatización y la robótica, las tensiones geopolíticas (guerra en Ucrania y en Oriente Medio...), entre otros.

Con estos retos presentes, el Congreso ofrece un escenario único para reflexionar sobre cualquier cuestión referida a la industria marítima. La ciudad de Algeciras nos aportó el entorno, social y la perspectiva económica para celebrar este encuentro. Y la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, comprometida con esta visión y contribuyendo con su protagonismo profesional único, nos acogió en sus instalaciones, compartiendo su experiencia en torno al comercio marítimo.

Desde el momento de su concepción, esta edición del congreso de la Asociación Sainz de Andino contó con la referencia académica que para nuestra universidad ha supuesto el Prof. Dr. D. Rafael Padilla González, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Cádiz, responsable directo de la especialización en Derecho marítimo de buena parte de los miembros del Departamento de Derecho Mercantil, pionero de los estudios marítimos en el ámbito académico que representa la Asociación. Esta obra supone un modesto reconocimiento a su labor y su ejemplo, que quedó expresado en la apertura del Congreso, en palabras de la Dra. D.^a María de la Paz Martín Castro, cuya intervención inicia igualmente esta publicación. De esta forma, Congreso y publicación rinden un sentido homenaje al magisterio y al acompañamiento académico que durante muchos años ejerció el Prof. Dr. D. Rafael Padilla González.

El resto de la obra recoge las intervenciones (ponencias) que articularon el desarrollo del Congreso; la comunicación seleccionada para su presentación; y otras aportaciones de discípulas del prof. Padilla González que se sumaron de esta forma al homenaje. Resultando una obra que se ordena como sigue. Las ponencias: *Presentación del Congreso. Los estudios de Derecho Marítimo (de la navegación) en la Universidad de Cádiz (homenaje al profesor Rafael Padilla González)*, a cargo de la Dr.^a María de la Paz Martín Castro; *El papel del Puerto de Algeciras en el comercio marítimo internacional*, presentada por D. Gerardo Landaluce Calleja; *Satisfacción de los créditos marítimos y reconocimiento internacional de la venta judicial de buques*, elaborada por el Dr. D. Pedro Jesús Baena Baena; *Los buques no tripulados y autónomos. Reflexiones para su análisis y regulación*, a cargo del Dr. D. Miguel Ángel Pendón Meléndez; y la clausura del Congreso, con la ponencia *Las nuevas tecnologías en*

EL COMERCIO MARÍTIMO.

NUEVAS PERSPECTIVAS JURÍDICAS Y DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

La expresión «comercio marítimo» engloba un amplio y diverso conjunto de actividades empresariales, caracterizadas por un extraordinario dinamismo técnico. En este ámbito, la internacionalidad inherente a estas actividades se asume por los profesionales a través de asociaciones cualificadas y modelos uniformes de contratos (formularios), que permiten afrontar la fragmentariedad que suponen las normas nacionales. Las operaciones portuarias y las actividades conexas quedan sometidas en buena medida a normas públicas de ordenación y control (de policía, de seguridad, de naturaleza fiscal y laboral...); disposiciones nacionales de naturaleza imperativa que, en ocasiones, no conocen (o no reconocen) los modelos internacionales, concebidos al amparo de la autonomía de la voluntad. En las últimas décadas, además, la valoración de la tecnología es una exigencia del análisis jurídico, reclamando la revisión de las instituciones marítimas clásicas a la luz de las oportunidades (y de los retos) que deparan las recientes técnicas. Es entonces imprescindible una reflexión rigurosa, que vele por la convivencia de la *tradicición* y la *modernidad* que se predica del entorno de los negocios marítimos.

Estas cuestiones se abordan en la presente obra desde distintas perspectivas: normativas, prácticas y contractuales. El comercio marítimo, en su expresión más amplia, es el argumento conductor de estas reflexiones.

Autores

M.^ª Paz Martín Castro, Gerardo Landaluce Calleja, Pedro Jesús Baena Baena, Miguel Ángel Pendón Meléndez, José Luis García-Pita y Lastres, Blanca Romero Matute, María Teresa Gómez Prieto, Esperanza Pendón Pérez

PVP: 48,00 €
ISBN: 978-84-1194-804-3



9 788411 948043

OA