

**Miriam Seghiri
Manuel J. Peláez**

Resumen: Se abordan en este número 1, correspondiente a 2016 de Europäisches Transportrecht, diversas problemáticas sobre el Derecho del transporte marítimo en particular, y otras más sobre la reforma del seguro marítimo inglés para aproximarse a otros países de Europa. El autor Marco Pavliha hace afirmaciones sobre la historia de la institución del seguro que ponen de relieve carencias informativas notables por su parte. De mayor fuste y envergadura es, sin duda, el trabajo de Neil Bellefontaine, Patrick Donner y Tafsir Johansson. European Transport Law, como es habitual en esta publicación periódica, edita en esta entrega, una jurisprudencia toda ella en esta ocasión de Derecho marítimo y de Derecho de los transportes por carretera.

Palabras Clave: Marcos Pavliha, Neil Bellefontaine, Peter Laurijssen, Patrick Donner, Tafsir Johansson, Queen's Bench Division, Bundesgerichtshof, Tribunal Supremo de Dinamarca.

© 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).

Da comienzo el nº 1 correspondiente a 2016 de la publicación periódica plurilingüe Europees Verboerrecht de Amberes, con un artículo de Marko Pavliha, de la Universidad de Ljubljana (República de Eslovenia) sobre la reforma del seguro marítimo inglés para tratar de acercarse a la realidad continental donde priman con frecuencia otros criterios. Los cambios se han producido en la 2ª Parte de la Ley de Seguros del Reino Unido de 2015. Se ha de precisar que la introducción histórica del seguro marítimo con que principia su artículo el docente de la Facultad de Estudios Marítimos y del Transporte de Eslovenia, no es precisamente nada rigurosa, pues escribe que las rutas del seguro marítimo en el Mediterráneo se abrieron hace no solo cientos de años, sino miles. Afirmación radicalmente falsa, que además sitúa en el Código de Hamurabi, la Lex Rhodia de iactu, el derecho fenicio, el derecho griego y el romano. El préstamo marítimo es una institución completamente distinta del seguro marítimo. La partida de nacimiento del seguro marítimo está ya perfectamente determinada desde hace tiempo, el contrato de Grosseto, que se encuentra recogido en un protocolo notarial de 22 de abril de 1329, y fue publicado en su momento por Federigo Melis. En cualquier caso, por lo que a la tesis central del artículo se refiere resta que la reforma beneficiará judicialmente a los tribunales de Europa continental

que tengan que ocuparse de procedimientos referidos a asuntos de seguros marítimos. La bibliografía que recoge el autor está demasiado anticuada (salvo la que se refiere a sí mismo) en la materia que plantea.

Neil Bellefontaine, Patrick Donner y Tafsir Johansson publican un artículo que lleva por título “Maritime Industry, Multicultural Human Environment and Corporate Social Responsibility: Bridges Burnt and Lessons Learned” (pp. 15-49).

La jurisprudencia recogida en este número de la revista flamenca es amplia y muy útil, como suele ser habitual en esta publicación periódica. Se inicia con una sentencia del Queen’s Bench sobre conocimiento de embarque, donde en el sumario en lengua castellana de la propia revista se resume del siguiente modo: «Los derechohabientes sobre la mercancía, que no han solicitado un arbitraje, ni intentado suspender el plazo de prescripción, aunque todavía podían hacerlo mientras corría el procedimiento que habían formulado en Bélgica a cargo del propietario del buque, el cual asiste sin poner reservas sobre jurisdicción competente a las operaciones que hace el experto designado por el Juez, y sin invocar el acuerdo de solución de conflictos mediante arbitraje en Londres, antes de que dicho experto entregase su dictamen y de que dicho propietario del buque haga finalmente valer sus derechos, no pueden beneficiarse de aquello en que la conducta de ese propietario sería inadecuada para aplicar a tales derechohabientes el plazo de prescripción» (p. 52).

Se publica también una sentencia de 10 de abril de 2014 de la Bundesgerichtshof sobre transporte y almacenaje y posible manipulación de mercancía marítima. A la vez se edita una reclamación en relación a un conocimiento de embarque sujeto a las Reglas de La Haya-Visby, que el Rechtbank Noord Nederland Kamer vor Kantonzaken resuelve el 4 de marzo de 2015. Hay también más jurisprudencia sobre correduría marítima, sobre modificación de contrato, pérdida de mercancía, el controvertido problema de la exoneración de responsabilidad, etc.

Peter Laurijssen, de la redacción de European Transport Law, publica una nota bilingüe en holandés y en inglés comentando una sentencia del Tribunal Supremo de Holanda, del 11 de septiembre de 2015, que entra en contradicción con la interpretación de los tribunales del Reino de Bélgica sobre transporte de mercancías por vía terrestre, en la que se produce una acumulación de sucesivos transportistas. [Recibido el 20 de septiembre de 2016].