

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2014 · N.º 14*

 Marcial  
Pons



La correspondencia con la RDT  
debe dirigirse a

José Manuel MARTÍN OSANTE  
Profesor Titular de Derecho Mercantil  
Universidad del País Vasco  
Facultad de Derecho. Sección Bizkaia  
Edificio Aulario I  
Sarriena s/n.  
48940 LEIOA (VIZCAYA)  
*rdt@ehu.es*

Suscripciones:  
MARCIAL PONS  
C/ San Sotero, 6 - 28037 Madrid (España)  
Teléfono (34) 91 304 33 03. Fax (34) 91 327 23 67  
*revistas@marcialpons.es*

**PRECIO 2014\***

<i>Suscripción</i>	60 €
<i>Número suelto</i>	36 €

\* IVA y gastos de envío no incluidos

Distribuye:  
MARCIAL PONS

Depósito legal: M. 40.730-2012

ISSN: 1889-1810

---

Diseño de la cubierta: n estudio gráfico  
Fotocomposición: JOSUR TRATAMIENTO DE TEXTOS, S. L.  
Impresión: ELECÉ, INDUSTRIA GRÁFICA, S. L.

# SUMARIO

Pág.

## DOCTRINA

PABLO GIRGADO PERANDONES, <i>El tratamiento jurídico de los seguros de transporte terrestre en el Anteproyecto de Ley de Código Mercantil</i> .....	15
LUIGIA DI GIROLAMO, <i>The liberalization process of the market for domestic rail passenger services: the Italian perspective</i> .....	49
ELENA LEIÑENA MENDIZÁBAL, <i>Singularidad y contenido del contrato de logística</i> .....	77
CARMEN MARÍA ÁVILA RODRÍGUEZ, <i>Perspectivas de cambio en la gestión aeroportuaria tras la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia</i> .....	113

## TRIBUNA PROFESIONAL

MANUEL M. VICENS MATAS, <i>La seguridad jurídica en el ordenamiento del País Vasco que regula el transporte público de viajeros por carretera</i> .....	139
---	-----

## SECCIONES

### TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación .....	161
I. Legislación estatal .....	161
II. Legislación autonómica .....	167
B. Jurisprudencia .....	170
I. Reseñas de jurisprudencia .....	170
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	170
2. Tribunal Supremo .....	171
3. Audiencias Provinciales.....	171

	Pág.
<i>a)</i> Transporte nacional de mercancías por carretera .....	171
<i>a')</i> Reclamación del precio .....	171
<i>b')</i> Responsabilidad del porteador.....	173
<i>b)</i> Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	176
<i>c)</i> Transporte nacional de viajeros por carretera .....	178
<i>d)</i> Logística .....	178
4. Juzgados de lo Mercantil .....	179
C. Derecho de la Competencia.....	179
I. Expedientes sancionadores .....	179
II. Concentraciones .....	182
III. Informes.....	182
D. Recensiones y Bibliografía.....	184

## TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias .....	189
B. Legislación.....	195
I. Nacional .....	195
1. Navegación marítima .....	195
<i>a)</i> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.....	195
<i>a')</i> Aspectos de Derecho público en la Ley de Navegación Marítima.....	195
<i>b')</i> Aspectos de Derecho privado en la Ley de Navegación Marítima.....	199
<i>c')</i> Los aspectos laborales de la Ley de Navegación Marítima .....	213
<i>b)</i> Otras normas.....	217
2. Puertos de interés general. Infraestructuras.....	218
3. Seguridad marítima y protección del medio marino .....	218
II. Comunitaria .....	221
1. Normas legales .....	221
<i>a)</i> Seguridad marítima .....	221
<i>b)</i> Protección del medio marino .....	222
<i>c)</i> Transporte marítimo .....	223
<i>d)</i> Laboral marítimo.....	225

	Pág.
III. Extranjera.....	226
IV. Convenios e instrumentos internacionales .....	232
1. Organización Internacional del Trabajo.....	232
C. Jurisprudencia .....	232
I. Reseñas de jurisprudencia .....	232
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	232
a) Transporte marítimo .....	232
b) Laboral marítimo.....	233
2. Tribunal Supremo .....	234
a) Servicios portuarios .....	234
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	234
a) Laboral marítimo.....	234
II. Comentarios de jurisprudencia .....	238
1. «La responsabilidad del transitario como porteador contractual por los daños causados a la mercancía en un supuesto de transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque [Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid - Sentencia de 16 de septiembre de 2014 (JUR 2014, 238841)]», por <i>Iñaki Zurutuza Arigita</i> .....	238
D. Recensiones y Bibliografía.....	247
I. Recensiones.....	247
1. BALLESTER PASTOR, I., <i>La relación laboral especial de los estibadores portuarios</i> , Valencia, Tirant lo Blanch, 2014, 164 pp., ISBN: 978-84-9053-556-1, por <i>Inmaculada Antequino Edo</i> .....	247
II. Bibliografía.....	250

## TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Legislación .....	251
I. Legislación europea.....	251
II. Legislación nacional y otras disposiciones administrativas.....	253
III. Legislación laboral y de Seguridad Social .....	266
B. Jurisprudencia .....	269
I. Reseñas de jurisprudencia .....	269
1. Transporte aéreo .....	269

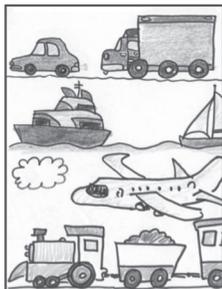
	Pág.
a) Pasajeros .....	269
a') Daños personales .....	269
b') Retraso .....	270
c') Denegación de embarque y cancelación.....	271
d') Equipajes.....	274
b) Mercancías .....	274
c) Cláusulas abusivas en las condiciones generales de la contratación .....	275
d) Cuestiones procesales y de jurisdicción.....	277
e) Otras cuestiones .....	278
f) Sentencias y laudos arbitrales en materia laboral.....	281
2. Transporte multimodal.....	283
II. Comentarios de jurisprudencia: «Gestión aeroportuaria y abuso de posición dominante (Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Elche, de 26 de marzo de 2012, núm. 41/2012, “Ryanair Ltd” c. “AENA Aeropuertos, S.A.”)», por <i>Joaquín Bleda Rodríguez</i> .....	284
C. Recensiones y Bibliografía.....	300
I. Bibliografía.....	300
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo .....	300
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal...	306
3. Monografías y libros colectivos: transporte aéreo.....	306

## SEGUROS

A. Noticias.....	309
B. Legislación .....	310
C. Jurisprudencia .....	312
I. Reseñas de jurisprudencia .....	312
1. Seguros marítimos .....	312
2. Seguros terrestres.....	315
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías .....	315
a') Riesgo e interés asegurado.....	315
b') Interpretación.....	317
c') Determinación de la indemnización.....	319
d') Legitimación activa. Subrogación del asegurador .....	320
b) Seguro de responsabilidad civil .....	323
c) Seguro de viajeros .....	324

---

	<u>Pág.</u>
D. Recensiones y Bibliografía.....	325
I. Recensiones.....	325
1. EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M., <i>Seguros de transporte: Situación jurídica actual y perspectivas de futuro</i> , Madrid, Marcial Pons, 2013, 289 pp., ISBN 978-84-15664-36-9, por Paola Rodas Paredes.....	325
II. Bibliografía.....	329
1. Artículos.....	329



## VI CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE

**La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad**

Hotel Termas Marinas "El Palasiet", Benicàssim  
12 a 14 de mayo de 2015

### DIRECTORES DEL CONGRESO

Alberto Emparanza Sobejano  
M<sup>a</sup> Victoria Petit Lavall  
Andrés Recalde Castells

### ORGANIZA

Instituto Universitario de Derecho del Transporte (IDT)  
Universitat Jaume I de Castellón

## Llamada a comunicaciones

**Fecha límite para el envío de título y *abstract*:** 15 de febrero de 2015

**Fecha límite para el envío del texto íntegro:** 15 de abril de 2015

Las comunicaciones no podrán exceder de 25 folios y deberán ajustarse a la plantilla que se encuentra a disposición de los comunicantes en la página web del Instituto ([www.idt.uji.es](http://www.idt.uji.es)).

Se convoca, asimismo, el **V Premio IDT a la Mejor Comunicación**, con una dotación económica de 1.000 €, que será entregado en un acto público antes de la clausura del Congreso. Podrán participar aquellas comunicaciones inéditas que sean defendidas en una de las sesiones del Congreso.

El texto de la llamada y las bases de la convocatoria se hallan disponibles en [www.idt.uji.es](http://www.idt.uji.es).

### Programa

**12 de mayo de 2015**

Responsabilidad del transportista  
Accidentes

**13 de mayo de 2015**

Infraestructuras del transporte  
La Ley de Navegación Marítima

**14 de mayo de 2015**

Liberalización del transporte  
Conferencia de clausura

### Patrocinan el Congreso



Programa Nacional de I+D+i 2008-2011  
Proyecto DER2012-37543-C03-01



# DOCTRINA

# EL TRATAMIENTO JURÍDICO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ANTEPROYECTO DE LEY DE CÓDIGO MERCANTIL<sup>\*</sup>, <sup>\*\*</sup>

Pablo Girgado Perandones  
Profesor titular de Universidad  
Universitat Rovira i Virgili (Tarragona)

## RESUMEN

*El Anteproyecto de Ley de Código Mercantil, recientemente publicado, incorpora el régimen del contrato de seguros. El nuevo texto, integrado en el Libro Quinto, Título VIII, supone un cambio de planteamiento respecto del modelo anterior recogido en el último Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro (versión junio, 2011). A diferencia de la última previsión normativa, no se traslada su sede a la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera, sino que lo mantiene dentro de su sede natural —seguro de daños—. No obstante, el contenido de la redacción en materia de seguros de transporte mantiene, en líneas generales, la misma redacción. El presente trabajo analiza el nuevo Anteproyecto desde la perspectiva de los seguros de transporte y sus diferencias con el régimen vigente —también con la propuesta anterior de reforma—, y, al mismo tiempo, sugiere mejoras en su redacción, a fin de que puedan ser atendidas en el proceso legislativo.*

**Palabras clave:** reforma ley del contrato de seguro, seguros de transporte.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. EL MARCO JURÍDICO ACTUAL DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS: 1. El régimen jurídico vigente. 2. La imperatividad y su excepción en los seguros de grandes riesgos. 3. El significado de las condiciones generales en los seguros de transporte. 4. Los límites a la autonomía privada.—III. LA REFORMA LEGISLATIVA Y SU REPERCUSIÓN EN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE: 1. Antecedentes. 2. El contenido de la reforma: 2.1. La delimitación del interés asegurado. 2.2. El aseguramiento del transporte multimodal. 2.3. El riesgo objeto de cobertura y el recurso a condiciones generales. 2.4. El período temporal de cobertura. 2.5. Las alteraciones en el transporte y la cobertura del seguro. 2.6. La indemnización del daño.—IV. CONCLUSIONES.—V. BIBLIOGRAFÍA.

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 17/07/2014. Fecha de aceptación del trabajo: 16/09/2014.

\*\* Este trabajo tiene su origen en una ponencia presentada el 3 de diciembre de 2013 en la I Jornada de Derecho del Transporte, organizada por la *Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial* del Gobierno Vasco, y dirigida por los Prof. Dres. J. M. Martín Osante y A. Zurimendi Isla, a quienes quiero agradecer su amable invitación.

En otro orden, el presente trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto de investigación DER2010-21314 (Ministerio de Ciencia e innovación).

## The Road Transport Insurance Legal Treatment in the Draft Commercial Code

### ABSTRACT

*The Draft Act on Commercial Code, recently published, incorporates the insurance contract. The new text —integrated into the 5th Book, Title VIII— represents a change compared with the previous model gathered in the last Draft of Insurance Contract Act (version June, 2011). Unlike this one, its location does not move to the legal status of the contract of carriage of goods by road, but it is maintained within the insurance of damages —natural location—. Nevertheless, the content of the Draft on the subject of transport insurances maintains, generally, the same writing. This article analyzes the new Draft from the perspective of the transport insurance and their differences with the current legislation —also with the previous model—, and, at the same time, it suggests improvements to the text, in order to be useful in the legislative process.*

**Keywords:** insurance law reform, transport insurance.

**SUMMARY:** I. INTRODUCTION.—II. THE REGULATION OF LAND TRANSPORT INSURANCE OF GOODS: 1. The existing Legal System. 2. The Mandatory Application of the Law and the Legal Exception on Insurance of Large Risks. 3. The Meaning of Terms and Conditions in Insurance Transport. 4. The Limits of Private Autonomy.— III. THE LAW REFORM AND ITS IMPACT ON TRANSPORT INSURANCE: 1. Legislative History. 2. Content of the Reform: 2.1. The Definition of the Insurable Interest. 2.2. Ensuring the Multimodal Transport. 2.3. The Risk Covered and the General Terms and Conditions. 2.4. Temporary Coverage Period. 2.5. Modifications in the Transport and Insurance Coverage. 2.6. The Measure of Indemnity.—IV. CONCLUSIONS.—V. BIBLIOGRAPHY.

## I. INTRODUCCIÓN

La Propuesta de un nuevo Código Mercantil (en adelante, PCM) elaborada por la Sección de Derecho mercantil de la Comisión General de Codificación, presentada el 17 de junio del pasado año, supone una de las iniciativas más destacadas en nuestra disciplina de los últimos tiempos. A pesar de las dudas que, en su momento, suscitó el éxito de tal medida, el Consejo de Ministros, recientemente, ha dado luz verde al Anteproyecto de Ley del Código Mercantil (en adelante, ALCM), sobre la base —con ciertos matices— de la citada Propuesta<sup>1</sup>.

Lógicamente, no es objeto de nuestro trabajo analizar tan extenso trabajo, sino sólo la regulación específica de los seguros de transporte en el título dedicado a los contratos de seguros (Título VIII, capítulo II, sección 4.<sup>a</sup>). En nuestra opinión, como se expone a continuación, el nuevo régimen jurídico requiere una mayor atención a fin de alcanzar un texto final más depurado, que pueda servir de instrumento adecuado a las controversias suscitadas, en la práctica diaria, por el aseguramiento de las operación de transporte de mercancías.

<sup>1</sup> El texto consultado es de fecha 30 de mayo de 2014 y está a disposición del lector interesado en la página web del Ministerio de Justicia.

## II. EL MARCO JURÍDICO ACTUAL DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

### 1. El régimen jurídico vigente

El marco actual del contrato de seguro de transporte terrestre de mercancías se contempla en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del contrato de seguro, en concreto, en sus arts. 54 a 62, correspondientes a la sección cuarta de su Título II, dedicado a los seguros de daños. El texto se ha mantenido invariable desde su aprobación y no ha sufrido modificaciones, a diferencia de otros apartados de la ley. En la normativa de transporte, la LOTT contemplaba antes de su reforma por la Ley 9/2013, de 4 de julio, la posibilidad de que, reglamentariamente, se establecieran fórmulas de coordinación entre el seguro de transporte de mercancías y el seguro de responsabilidad del porteador «incluso a través de la unificación de ambos» (art. 21.2, antes de su reforma)<sup>2</sup>. En cambio, sí se mantiene en su norma de desarrollo, la obligatoriedad de los almacenistas-distribuidores de asegurar las mercancías depositadas, pero no como un seguro de responsabilidad civil, sino de daños a las mercancías [art. 173.2.b) ROTT]<sup>3</sup>.

A nivel internacional, no se cuenta con una normativa relativa a esta modalidad de seguros, sin menoscabo de su presencia de nuevo en el ámbito del transporte. De tal modo, el Convenio CMR atiende a la materia de los seguros, concretamente, en dos puntos. En cuanto al primero, la carta de porte deberá contener —en caso de existir seguro de mercancías— las instrucciones del remitente al transportista relativas al citado seguro [art. 6.2.e) CMR]<sup>4</sup>. En cuanto al segundo, el Convenio CMR se preocupa de declarar la nulidad de pleno derecho de cualquier estipulación contractual que coloque al transportista como beneficiario del seguro de mercancías o que tenga resultados análogos (art. 41.2 CMR). En este sentido, conviene no confundir tal cláusula con la posibilidad de que las

<sup>2</sup> Recientemente, el art. 21.2 LOTT ha sido objeto de modificación mediante la Ley 9/2013, de 4 de julio, que presta atención exclusivamente al seguro obligatorio de viajeros, en consonancia con lo establecido por el Reglamento (UE) núm. 181/2011, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 16 de febrero, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar. Sobre el tema, *vid.*, en detalle, MARTÍNEZ BALMASEDA, «Los intentos de coordinación entre el seguro de transporte de mercancías y el seguro de responsabilidad civil del porteador», en EMPARANZA SOBEJANO y MARTÍN OSANTE (dirs.), *Seguros de transporte terrestre de mercancías*, Madrid, 2013, pp. 269 y ss.

<sup>3</sup> «Las mercancías depositadas deberán estar aseguradas de los posibles daños que puedan sufrir». La cursiva es nuestra, y pretende resaltar cuál es el interés asegurado, en concreto, las mercancías y no el patrimonio del almacenista-distribuidor.

<sup>4</sup> El convenio CMR no contempla la responsabilidad del porteador sobre la citada ausencia (*vid.* STS de 12 de junio de 1986). El art. 511-5 de la Propuesta de Código Mercantil atiende a esta cuestión en un doble sentido. Por un lado, exige al vendedor que, si está obligado a disponer el transporte del bien, concierte los contratos necesarios —entre ellos, se puede entender el de seguro— para que se haga efectivo hasta el lugar de destino y conforme a las circunstancias y condiciones usuales para el transporte. En cambio, si no está obligado a contratar el seguro de transporte, ha de proporcionar a petición del comprador toda la información necesaria para llevarlo a cabo (*vid.* más en detalle, *infra*, el epígrafe III.2).

partes en el contrato de seguro puedan acordar la no subrogación del asegurador contra el porteador causante del siniestro<sup>5</sup>.

## 2. La imperatividad de la LCS y su excepción en los seguros de grandes riesgos

Como es sabido, la LCS establece el carácter imperativo de su articulado en las distintas modalidades del contrato de seguro, a no ser que en ellos se disponga otra cosa (art. 2 LCS). El fundamento de tal imperatividad reside, por un lado, en la debilidad del tomador del seguro frente al poder económico del asegurador, por otro, en el «conocimiento más profundo» que tiene este último sobre la materia<sup>6</sup>. Ante tal situación, el legislador intenta proteger a aquél mediante una normativa tuitiva y de carácter imperativo, sin menoscabo de la validez de los pactos alcanzados más beneficiosos para el asegurado.

No obstante, en determinadas modalidades de seguros —calificados como *grandes riesgos*—, entre los que se cuentan los seguros de transporte de mercancías (*vid.* arts. 44.2 y 107.2 LCS) no será de aplicación tal imperatividad ya que se considera que el poder económico del tomador del seguro y su conocimiento de la materia son equivalentes al de la de entidad aseguradora<sup>7</sup>. Así, en consonancia con la normativa comunitaria<sup>8</sup>, no se precisa la aplicación imperativa de una normativa protectora como la de la LCS. En este mismo sentido, también se pronuncia el ALCM en su art. 581-2<sup>9</sup>. Con ello, el legislador pretende «flexibilizar» el régimen jurídico en aquellos supuestos que no requieran de especial tutela del tomador, lo que implica dotar de mayor libertad de contratación y

<sup>5</sup> Sobre esta temática, *vid.* EMPARANZA SOBEJANO, «Acción de reclamación del asegurador en las reclamaciones del transporte terrestre: legitimación, contenido y plazos», en PÜTZ, «El pago de la indemnización el siniestro en el seguro de transporte», en EMPARANZA SOBEJANO y MARTÍN OSANTE (dirs.), *Seguros de transporte...*, *op. cit.*, pp. 193 y ss.; ISERN SALVAT, *El derecho de subrogación del asegurador en el seguro de transporte de mercancías por carretera*, Madrid, 2013; y, más recientemente, de la misma autora, «La legitimación activa de los aseguradores en las reclamaciones del transporte», en EMPARANZA SOBEJANO y MARTÍN OSANTE (dirs.), *Seguros de transporte de mercancías...*, *op. cit.*, pp. 129 y ss.

<sup>6</sup> *Vid.* SÁNCHEZ CALERO, «Sobre la imperatividad de la ley del contrato de seguro», en AAVV, *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, t. III, Madrid, Civitas, 1996, p. 2991.

<sup>7</sup> Más en detalle, sobre el significado de los grandes riesgos, *vid.* nuestro trabajo «Límites a la autonomía privada en los seguros de grandes riesgos, con especial atención a los seguros de transporte terrestre», en FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, EMBID IRUJO, RECALDE CASTELLS y LEÓN SANZ (eds.), *Liber amicorum Prof. José María Gondra Romero*, Madrid, 2012, pp. 277 y ss.

<sup>8</sup> Considerando 5.º de la Directiva 88/359/CEE: «Conviene conceder a aquellos tomadores de seguro, que, por su condición, importancia o naturaleza del riesgo que deba asegurarse, no necesiten una protección específica en el Estado en que esté localizado el riesgo, completa libertad de acceso al mercado más amplio posible de seguros; que, por otra parte, conviene garantizar un adecuado nivel de protección a los demás tomadores de seguros». En tal sentido, ya se había pronunciado nuestra doctrina, *vid.* SÁNCHEZ CALERO, «El Código de Comercio y los contratos mercantiles», en AAVV, *Centenario del Código de Comercio*, t. I, Madrid, 1986, pp. 213 y ss.

<sup>9</sup> Art. 581-2. «*Régimen aplicable a las distintas modalidades del contrato de seguro.*—Las disposiciones del presente título: [...] c) Tendrán carácter dispositivo respecto de los contratos de seguro de grandes riesgos y de los contratos de reaseguro. A estos efectos, se considerarán contratos de seguro de grandes riesgos los así calificados por la normativa especial aplicable».

un mayor énfasis en la autonomía de la voluntad de tales contratos<sup>10</sup>. No es extraño que tal régimen esté en consonancia con el contemplado en los seguros marítimos<sup>11</sup>.

Sin embargo, el carácter dispositivo no se aplica de igual modo en los seguros de responsabilidad del porteador, sino que, en tal caso, el legislador introduce un matiz que conviene poner de manifiesto. Así, cabe recordar que la consideración de grandes riesgos se refiere a los seguros de transporte de mercancías pero no siempre al seguro de responsabilidad civil del porteador terrestre. En este último caso, se requiere que el tomador cumpla determinados requisitos que «certifiquen» un poder de negociación equivalente al de la entidad aseguradora [art. 107.2.c) LCS]<sup>12</sup>. Aspecto importante si se tiene en cuenta el carácter atomizado del mercado español del transporte terrestre de mercancías.

En otro orden, la aplicación supletoria de la LCS a los «grandes riesgos» ofrece indudables ventajas. Por un lado, la entidad aseguradora, a través de condiciones generales favorables, puede prescindir de la aplicación de determinadas normas excesivamente rigurosas con el asegurador (el caso paradigmático es el art. 20 LCS, de frecuente litigiosidad). Por otro lado, la «flexibilidad» en la modalidad de seguros de «gran riesgo», permite un margen mayor de maniobra en la negociación de las cláusulas del contrato y, de tal modo, mejora, considerablemente, su adaptación a la evolución constante del mercado de seguros a escala internacional<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Como indica OLIVENCIA RUIZ, «El seguro de responsabilidad civil y la protección de la víctima. En especial, en los daños causados por la gran empresa: la acción directa y las excepciones oponibles», en SÁNCHEZ CALERO (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad civil en la gran empresa*, Madrid, 1994, pp. 199-200: «Menor control, mayor libertad de contratación y más amplia autonomía de la voluntad son, pues, las consecuencias que derivan de las especialidades de los grandes riesgos, en consideración a las de sus tomadores».

<sup>11</sup> Como nos recuerda la Exposición de Motivos: «Una mayor libertad de contratación, situando el principio de autonomía de la voluntad en lugar preferente, tal como el legislador español reconoció al seguro marítimo al no derogar los artículos 737 y ss. del Código de Comercio, con motivo de la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre». Sobre el papel de la autonomía privada en el contrato de transporte terrestre, *vid.* MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, «Relevancia de la autonomía privada y de las condiciones generales de contratación en la determinación del régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías», *Rdt*, núm. 11, 2013, pp. 31-39.

<sup>12</sup> Conforme al citado artículo, los seguros de responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles —comprendida la responsabilidad del transportista— se considera *gran riesgo* «siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:

- Total del balance: 6.200.000 ecus.
- Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 ecus.
- Numero medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados».

Tanto en la PCM como en el ALCM se suprimen las normas de Derecho internacional privado, entre ellas el citado art. 107 LCS, reconociendo a las partes la libertad de elección de la ley aplicable. Sobre ello será imprescindible conocer la normativa de ordenación y supervisión de seguros. Sobre el tema y, especialmente, los Reglamentos Roma I y Roma II, *vid.*, con más detalle, el núm. 140 de la *Revista Española de Seguros* (año 2009).

<sup>13</sup> Como pone de manifiesto SÁNCHEZ CALERO, «Art. 44 LCS», en F. SÁNCHEZ CALERO (dir.), *Ley del Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 10 de octubre*, 4.ª ed., Pamplona, 2010, pp. 1004-1005; TIRADO SUÁREZ, «Art. 54 LCS», en F. SÁNCHEZ CALERO (dir.), *Ley del Contrato de Seguro, op. cit.*, p. 1194.