

M.^a VICTORIA PETIT LAVALL
FERNANDO MARTÍNEZ SANZ
ANDRÉS RECALDE CASTELLS
(Dir.s.)

LA NUEVA ORDENACIÓN DEL MERCADO DE TRANSPORTE

ACHIM PUETZ
(Coord.)



UNIVERSITAT
JAUME I

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2013

ÍNDICE

	Pág.
PRÓLOGO.....	11
I. TRANSPORTE TERRESTRE	
<i>1. Transporte por carretera</i>	
LA CONFLUENCIA DE LOS DISTINTOS BLOQUES NORMATIVOS APLICABLES EN MATERIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA: DIVERGENCIAS Y EFECTO DISTORSIONADOR, por Unai BELINTXON MARTIN.....	15
AUTONOMÍA PRIVADA <i>VERSUS</i> PODERES PÚBLICOS EN LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por Pablo MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA.....	25
CONDICIONES GENERALES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, APROBADAS POR IRU EN 3 NOVIEMBRE 2011, por Francisco SÁNCHEZ-GAMBORINO.....	47
LA REGULACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA NORMATIVA COMUNITARIA Y SU TRASPOSICIÓN AL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL, por Francisco TRUJILLO PONS.....	67
<i>2. Transporte por ferrocarril</i>	
¿COMPETENCIA <i>POR</i> EL MERCADO O COMPETENCIA <i>EN</i> EL MERCADO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL?, por Igone ALTZELAI ULIONDO	85
LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO. ESCENARIO ANTE LA LIBERALIZACIÓN, por Juan José MONTERO PASQUAL	107
MODELOS DE ANÁLISIS TEÓRICO-MATEMÁTICOS DE COMPETENCIA EN SECTORES PREVIAMENTE REGULADOS: LA APLICACIÓN A UN CASO PRÁCTICO, por Timoteo MARTÍNEZ AGUADO e Israel Roberto PÉREZ JIMÉNEZ.....	129

	Pág.
3. Cuestiones comunes	
SERVICIO PÚBLICO Y COMPETENCIA EN EL MERCADO DE TRANSPORTES TERRESTRES, por Eloísa CARBONELL PORRAS.....	147
NOVEDADES EN LA FINANCIACIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE A LA LUZ DEL NUEVO RÉGIMEN DE CONTROL DE LAS AYUDAS DE ESTADO DIRIGIDAS A LA FINANCIACIÓN DE LOS SIEG, por Matilde CARLÓN RUIZ.....	159
ACERCA DEL ART. 5 DE LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por Alberto DÍAZ MORENO.....	177
LAS GARANTÍAS FINANCIERAS EN EL TRASLADO DE RESIDUOS, por M. ^a Teresa FRANQUET SUGRAÑES.....	189
EL BLINDAJE DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL PORTEADOR TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por José Manuel MARTÍN OSANTE.....	205
LA RESPONSABILIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE: CUESTIONES MÁS FRECUENTES EN LOS PROCESOS JUDICIALES, por Purificación MARTORELL ZULUETA.....	221
II. TRANSPORTE MARÍTIMO Y MULTIMODAL	
JURISDICCIÓN INTERNACIONAL EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM. PRÓXIMAS REFORMAS LEGISLATIVAS Y SITUACIÓN DE ESPAÑA, por Manuel ALBA FERNÁNDEZ.....	229
FREEDOM OF CONTRACT UNDER THE ROTTERDAM RULES, por Philippe DELEBECQUE.....	241
LA RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES EJECUTANTES EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM, por Alberto EMPARANZA SOBEJANO.....	249
¿UN «NUEVO» TÍTULO EJECUTIVO EXTRAJUDICIAL EN EL DERECHO MARÍTIMO?, por Leticia FONTESTAD PORTALÉS.....	265
THE LABOUR LAW IMPLICATIONS IN ROTTERDAM RULES, por Olga FOTINOPOULOU BASURKO y Xosé Manuel CARRIL VÁZQUEZ.....	271
EL CONTRATO DE FLETAMENTO EN EL ÁMBITO DE LAS «REGLAS DE ROTTERDAM»: EXCLUSIÓN FRENTE A LA INCLUSIÓN DEL <i>CONTRACT OF AFFREIGHTMENT</i> (COA) O <i>VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT</i> (VCOA), por Antonio F. GALACHO ABOLAFIO.....	285
CONTRATOS NÁUTICOS Y ESTRUCTURA FRACTAL DE LAS NORMAS JURÍDICAS (<i>FLETAMENTO VS. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS: DEL CONTRATO, A LA INSTITUCIÓN</i>), por José Luis GARCÍA-PITA Y LASTRES.....	305
LA INFLUENCIA DE LOS ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES EN LA ELECCIÓN DEL TRANSPORTE INTERMODAL, por Miguel Ángel LÓPEZ NAVARRO.....	363
LOS PRINCIPIOS GENERALES DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM, por Francisco Carlos LÓPEZ RUEDA.....	377
LA INTERMODALIDAD AÉREO-FERROVIARIA, por Timoteo MARTÍNEZ AGUADO y Ana Isabel MURO RODRÍGUEZ.....	393

	Pág.
MODERNIZACIÓN DE LA NORMATIVA SOBRE EL CONTRATO DE PASAJE MARÍTIMO: LA NUEVA POSICIÓN JURÍDICA DEL PASAJERO, por Eugenio OLMEDO PERALTA	411
<i>REDEN IST SILBER, SCHWEIGEN EIN GEBOT DES KARTELLRECHTS</i> : EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE NAVIERAS A LA LUZ DEL ARTÍCULO 101 TFUE, por Achim PUETZ	439
LE BASI DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NELLE REGOLE DI ROTTERDAM. CONFRONTO CON LE REGOLE DELL'AIA E DI AMBURGO, por Leopoldo TULLIO	465
III. TRANSPORTE AÉREO	
LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS CON DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO. ESPECIAL REFERENCIA A LA DENEGACIÓN DE EMBARQUE INJUSTIFICADA, por Patricia BENAVIDES VELASCO	473
CONSIDERAZIONI SUL CONCETTO E LA NATURA GIURIDICA DEGLI SLOT AEROPORTUALI, por Massimo DEIANA	489
LA JUBILACIÓN EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y EL PAPEL DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, por Fernando ELORZA GUERRERO	499
2012, EL NUEVO RETO DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN: EL MERCADO DE EMISIONES. ANÁLISIS DE ALGUNOS PROBLEMAS, por Isabel FERNÁNDEZ TORRES	517
EL DAÑO MORAL EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS, por Arturo GARCÍA SANZ	537
LA RELACIÓN ENTRE EL TIPO DE AEROLÍNEA Y EL NIVEL DE SALARIO DE LOS PILOTOS, por Matías GINIEIS, M. ^a Victòria SÁNCHEZ-REBULL y Fernando CAMPA-PLANAS	555
LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES AÉREOS Y LOS PROCESOS JUDICIALES PARALELOS, por María Jesús GUERRERO LEBRÓN	573
CRECIMIENTO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO, por José Manuel Hesse MARTÍN	587
LA MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE TOKIO PARA LA INCLUSIÓN DEL <i>UNRULY PASSENGER</i> . ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO DEL TRANSPORTISTA AÉREO A DENEGAR SU EMBARQUE, por Patricia MÁRQUEZ LOBILLO	595
NULIDAD DE CIERTAS CLÁUSULAS POR ABUSIVAS EN EL TRANSPORTE AÉREO: COMENTARIO A LA SJMER NÚM. 8 DE BARCELONA DE 23 DE MAYO DE 2012, por Javier MARTÍNEZ ROSADO	617
LA REFORMA <i>IN FIERI</i> DE LA REGULACIÓN EUROPEA DE LA ASISTENCIA EN TIERRA EN LOS AEROPUERTOS (<i>HANDLING</i>), por María José MORILLAS JARILLO	629
CIERRE DEL ESPACIO AÉREO. RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL, por Juan Ignacio PEINADO GRACIA	645

	Pág.
AYUDAS PÚBLICAS AL SECTOR AEROPORTUARIO: PERSPECTIVAS ANTE LA REVISIÓN EN CURSO DE LAS VIGENTES DIRECTRICES COMUNITARIAS, por Juan Antonio PÉREZ RIVARÉS.....	675
LA RESPONSABILITÀ DEL GESTORE DELL'AEROPORTO PER LE OPERAZIONI DI ASSISTENZA AI BAGAGLI, por Massimiliano PIRAS.....	683
EL DEBER DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN DE LOS PASAJEROS, por Trinidad VÁZQUEZ RUANO.....	691

IV. SEGURO DE TRANSPORTE Y OTRAS CUESTIONES

1. Seguro de transporte

LA COBERTURA DEL ROBO EN EL SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por Josefina BOQUERA MATARREDONA	707
BREVES CONSIDERACIONES SOBRE LA REGULACIÓN DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE EN EL ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE SEGURO DE 2011 (ALCS), por Pablo GIRGADO PERANDONES	715
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA LEGITIMACIÓN PASIVA EN LA SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por María Rosa ISERN SALVAT.....	729
ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO AL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, por Arantza MARTÍNEZ BALMASEDA.....	749
LAS CLÁUSULAS ICC 2009 Y EL BENEFICIARIO DEL SEGURO, por Paola RODAS PAREDES.....	763
LA INSTITUCIÓN DEL SEGURO COMO SISTEMA DE PROTECCIÓN AL VIAJERO POR LOS DAÑOS PERSONALES CAUSADOS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE POR CARRETERA, por Carmen ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA	771
EL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN, por Eliseo SIERRA NOGUERO.....	789

2. Otras cuestiones

EL ARBITRAJE DE TRANSPORTES, por Antonio ABRIL RUBIO	809
LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, por Belén GARCÍA ÁLVAREZ.....	829
LA ADUANA ANTE EL RETO DE LA FACILITACIÓN Y LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL, por Jesús GARCÍA-LUJÁN LÓPEZ y Sonia IBORRA GÓMEZ	847
LOS CONTRATOS INTERNACIONALES EN TIEMPOS DE CRISIS, por Carmen María GARCÍA MIRETE	865
URBAN LOGISTICS POOLING VIABILITY ANALYSIS VIA A MULTICRITERIA MULTIACTOR METHOD, por Jesus GONZALEZ-FELIU, Josep-Maria SALANOVA GRAU, Joëlle MORANA y Evangelos MITSAKIS.....	871
LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS EN LA UNIÓN EUROPEA, por Vicente M. MAMBRILLA RIVERA.....	887

PRÓLOGO

La iniciativa de organizar los Congresos Internacionales de Transporte que, con carácter bienal, se vienen celebrando desde hace casi dos lustros en la ciudad de Castellón de la Plana partió del entonces Centro de Derecho del Transporte Internacional de la Universitat Jaume I de Castellón, un centro de investigación dedicado al estudio, la consultoría y la formación en el ámbito del Derecho del transporte. El recientemente creado Instituto Universitario de Derecho del Transporte (IDT) decidió tomar el testigo de su predecesor, con el objeto de perpetuar una propuesta que, en las cuatro ediciones anteriores, había cosechado un éxito notable. La prueba palpable del acierto de la decisión es la presente obra, que reúne más de medio centenar de estudios, entre ponencias y comunicaciones, presentadas en el V Congreso Internacional de Transporte: la nueva ordenación del mercado de transporte.

El referido evento tuvo lugar los días 24, 25 y 26 de octubre de 2012 en la Universitat Jaume I de Castellón y contó con la ayuda inestimable del Ministerio de Economía y Competitividad, de la Fundación Caixa Castelló-Bancaixa-Universitat Jaume I, de la Fundación Port Castelló, del Propeller Club de Castellón, del Aeropuerto de Castellón; de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas y del Departamento de Derecho Privado de la Universitat Jaume I, así como del proyecto de investigación Optired. Sólo gracias al patrocinio de estas instituciones públicas y privadas ha sido posible asumir nuevamente el reto de organizar un evento de esta envergadura. Asimismo, merecen un capítulo especial de agradecimiento los patrocinadores (antiguos y actuales) de CEDIT y de IDT (en concreto, la Fundación Francisco Corell, la Diputación Provincial de Castellón, la Autoridad Portuaria de Castellón, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón, Aerocas, BP Oil y la Confederación de Empresarios de Castellón), por su apoyo incondicional y constante a cuantas iniciativas se han emprendido desde este centro.

La celebración del Congreso —y la publicación del libro resultado del mismo que el lector tiene entre sus manos— son actuaciones que se encuentran incluidas en dos proyectos de investigación para los que se ha obtenido financiación en la correspondiente convocatoria pública. El primero de ellos, subvencionado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional de I+D+i, Ref. DER2009-14735-C02-01), lleva por título «Manifestaciones de la autonomía de la voluntad en la articulación de un transporte más eficiente: formularios, receptáculos, intermodalidad». El segundo, bajo la rúbrica «El futuro del transporte postal y de mensajería en el nuevo marco jurídico liberalizado» (Ref. P1·1B2009-23), cuenta con el apoyo financiero de la Fundación Caixa Castelló-Bancaixa y la Universitat Jaume I, dentro del Plan Propio de

investigación de esta Universidad. Vaya por delante el agradecimiento a estas instituciones que, en sucesivas ocasiones, han tenido a bien apoyar la labor investigadora de CEDIT y, recientemente, también de IDT.

A la hora de elaborar el índice de la obra se ha intentado respetar, en lo posible, el orden de los distintos paneles y mesas redondas en que se estructuró el Congreso. Conscientes de la dificultad de lograr, en una obra de estas características, un reparto homogéneo de los temas, se ha pretendido que el criterio relevante fuera el medio de transporte que, de manera preponderante, es objeto de análisis en cada uno de los trabajos. Así, se abordan de forma sucesiva el transporte terrestre (por carretera y ferrocarril), marítimo, multimodal y aéreo, reservándose un último capítulo al seguro de transporte y otras cuestiones, de difícil acomodo en otros apartados por su carácter transversal o multidisciplinar.

Para la publicación se ha optado, como ya ocurrió respecto de las Actas de la edición anterior del Congreso, por una editorial de tanto prestigio como Marcial Pons, que ha apostado por apoyar de manera decidida los estudios o producción científica en el sector del Derecho del transporte, con varias iniciativas relevantes, como es la publicación de la Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal (RDT), o la propia colección Derecho del Transporte, coeditada con IDT. El presente volumen constituye, pues, un ejemplo más de esta apuesta.

Como viene siendo habitual desde que la iniciativa se promoviera en el marco del II Congreso Internacional de Transporte, también para esta edición se convocó el correspondiente Premio CEDIT a la Mejor Comunicación, al que optaron todas aquellas comunicaciones inéditas que fueron defendidas públicamente en una de las sesiones del Congreso. En esta ocasión, el Jurado —presidido por el profesor Leopoldo Tullio y compuesto por los profesores y expertos Juan Carlos Bou Llusar, Massimo Deiana, Alberto Díaz Moreno, Alberto Emparanza Sobejano, M.^a Jesús Guerrero Lebrón, Julio López Quiroga, M.^a José Morillas Jarillo, Vicente Orts Ríos, Massimiliano Piras, Juan Luis Pulido Begines, Ignacio Quintana Carlo, Juan Carlos Sáenz García de Albizu y Ana M.^a Tobío Rivas— decidió otorgar la referida distinción a la Dra. D.^a María Rosa Isern Salvat, profesora ayudante de Derecho mercantil de la Universitat Rovira i Virgili, por su comunicación bajo el título «Algunas consideraciones sobre la legitimación pasiva en la subrogación del asegurador del transporte terrestre de mercancías».

No queremos cerrar estas líneas sin expresar nuestra gratitud a los ponentes y comunicantes, a cuya valiosa contribución se debe, sin duda alguna, el éxito y continuidad de esta actividad, que culmina con la publicación de este libro de Actas; agradecimiento que queremos hacer extensivo a los demás integrantes del comité organizador —Fernando Martínez Sanz, Andrés Recalde Castells, Fernando Juan y Mateu, Lorena Sales Pallarés, Stella Solernou Sanz y Juan José Escura Soler—, quienes asumieron con nosotros la no siempre fácil tarea de coordinar el evento y preparar la presente publicación. Tan sólo nos queda esperar que las sucesivas ediciones del Congreso merezcan un nivel similar de aceptación y de éxito.

En Castellón de la Plana, a 22 de marzo de 2013.

M.^a Victoria PETIT LAVALL
Catedrática de Derecho Mercantil
Directora de IDT

Achim PUETZ
Prof. ayudante doctor de Derecho Mercantil
Secretario de IDT

I. TRANSPORTE TERRESTRE

1. *Transporte por carretera*

LA CONFLUENCIA DE LOS DISTINTOS BLOQUES NORMATIVOS APLICABLES EN MATERIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA: DIVERGENCIAS Y EFECTO DISTORSIONADOR

Unai BELINTXON MARTIN

Doctorando en Derecho internacional privado *
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

SUMARIO: I. CONSIDERACIÓN INTRODUCTORIA.—II. MARCO JURÍDICO APLICABLE AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS POR CARRETERA: OBLIGADA COEXISTENCIA DE BLOQUES NORMATIVOS: DERECHO COMUNITARIO Y CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIAS ESPECIALES: 1. Transportes internacionales sometidos al CMR y ejecutados en territorio comunitario.—III. LA ASUNCIÓN PROGRESIVA DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR LA UE Y LA PRIORIDAD CONFERIDA A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES EN BASE A LA REGLA DE ESPECIALIDAD.—BIBLIOGRAFÍA.

RESUMEN: *La comunicación tiene como objetivo el desarrollo y la exposición de las líneas básicas del proyecto doctoral en materia de transporte internacional de mercancías por carretera. En particular, el análisis se centrará en el sentido distorsionador que para el operador del sector supone la confluencia del Derecho comunitario, el Derecho internacional y la inter-territorialización del Derecho del transporte. Todos ellos, bloques normativos que necesariamente se complementan entre sí, y se desarrollan en un ámbito de aplicación coincidente. Acopio normativo que en innumerables ocasiones acaba por proyectar un resultado divergente dependiendo de los distintos ordenamientos jurídicos implicados en una relación de transporte internacional. En este sentido, se analizará en qué medida la competencia que las instituciones europeas tienen atribuida en esta materia, se traduce en un sistema de normas armonizado que aporte seguridad jurídica a las empresas del sector.*

Palabras clave: *transporte internacional de mercancías por carretera, convenios internacionales especiales, cabotaje, política común de transportes, liberalización del transporte de mercancías y viajeros por carretera.*

I. CONSIDERACIÓN INTRODUCTORIA

La pluralidad legislativa de la Unión Europea con la coexistencia de diferentes ordenamientos jurídicos nacionales, hace de la consecución de cualquier política común un verdadero reto jurídico, económico y político. Todo ello con independencia a su vez de que algunos de los diversos Estados parte de la Unión estén compuestos igualmente de una diversidad de sistemas legislativos territoriales, como es el caso español.

* Director: Juan José Álvarez Rubio, catedrático de Derecho internacional privado de la UPV/EHU.

Un desarrollo armónico del sector del transporte ha demandado desde sus orígenes como indispensable una política autónoma en materia de transporte dentro de la Unión Europea para la consecución de una verdadera política comunitaria del transporte. El documento Spaak, aprobado el 29 de mayo de 1956 —como antecedente inmediato del Tratado de Roma—, ya recogía la necesidad de una progresiva liberalización de la prestación de servicios de transporte público en sus vertientes carretera y ferroviario¹. En este sentido, y desde la óptica específica del transporte por carretera, una gran parte de la doctrina científica ha resaltado que el principal objetivo que la política común de transportes debía conseguir, ya ha sido alcanzado, en clara referencia a la liberalización del mercado de transporte, a la eliminación de cualquier tipo de intervención proteccionista de los Estados y a la consecución de la armonización normativa.

Sin embargo, el operador empresarial de este peculiar sector no ha quedado unánimemente convencido de que tales objetivos se hayan alcanzado de manera completa, debido a las insistentes y existentes barreras administrativas y jurídicas que se encuentra en el desarrollo de la actividad en sus vertientes internacional y comunitaria.

Además en el contexto actual, el transporte internacional de mercancías por carretera es absolutamente fundamental para nuestra economía, nuestra sociedad y el desarrollo del mercado interior². Una adecuada desregulación, exige de normas jurídicas que no acoten el libre desenvolvimiento de los intereses que se proyectan sobre esta actividad empresarial.

En efecto, el desarrollo del Derecho del transporte en la Unión Europea, queda en la actualidad supeditado a dos premisas recogidas en su propio Tratado de Funcionamiento. En primer lugar, el espacio de libertad, seguridad y justicia declarado en su art. 67. Y en segundo término, la real y efectiva garantía a la libre circulación de personas, servicios, mercancías, capitales, y a la libertad de establecimiento que se consagran en los arts. 28 a 66.

Las reflexiones contenidas en estas líneas persiguen valorar la importancia del sector del transporte internacional por carretera en sus vertientes mercancías y viajeros, y a su vez servir a modo de prospección jurídica para poder apreciar el escenario futuro que podría materializarse en este sector del Derecho privado gestado en el seno de la Unión Europea. Así, cabe subrayar la distinta velocidad a la que avanzan la vertiente de armonización conflictual (bastante más adelantada) frente a la material, que trae aparejada dificultades adicionales, siendo mucho más compleja la consecución de un consenso en torno a normas que reemplacen a las existentes en cada uno de los ordenamientos nacionales.

La confluencia del Derecho comunitario, el Derecho internacional, y la interterritorialización del Derecho del transporte en la que no solo cabe englobar los Derechos nacionales de los Estados parte en un sentido genérico, sino que también la distinta complejidad de los diferentes ordenamientos jurídicos clasificados en simples o complejos, dependientes de la coexistencia o no en el seno de un ordenamiento jurídico de sistemas normativos diversos³, reivindica como plenamente

¹ Sobre este particular, P. VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, «Transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera», en S. MUÑOZ MACHADO (dir.), *Derecho de la regulación económica*, Madrid, Iustel, 2009, p. 81; G. FERNÁNDEZ FARRERES, *Los transportes por carretera y competencia: Transportes y competencia*, Madrid, Thomson-Civitas, 2004, p. 423.

² COM (2011) 144, de 28 de marzo de 2011, *Libro Blanco del transporte*: «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible».

³ J. J. ÁLVAREZ RUBIO, *Derecho interregional, conflictos internos y Derecho comunitario privado: nuevas fronteras del Derecho de la Unión Europea*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2012, pp. 41-45.

deseable para el operador del sector y en favor de la seguridad jurídica, la plena unificación jurídica de Europa en términos de transporte en lo que respecta al terreno del Derecho contractual, y en general al Derecho de obligaciones, respetando las costumbres y especificidades de los ordenamientos jurídicos que conviven en el espacio comunitario, y que no socaven la pretendida seguridad jurídica⁴.

Ante esta tesitura, la aparente inacción por parte de la Unión Europea en ciertos sectores privados regulados en muchas ocasiones por instrumentos internacionales especiales —como el CMR—, y en los que posteriormente se ha acostumbrado a irrumpir mediante instrumentos jurídicos indirectos, requiere ser superada en favor de un ejercicio efectivo por parte de las instituciones comunitarias que motive la ejecución material de sus competencias. Así, es preciso impulsar la creación de nuevas pautas de ordenación de normas —como las recogidas en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 23 de mayo de 1969—, con la finalidad de ofrecer una respuesta actual al escenario existente en materia de interacción normativa.

Los planteamientos comunitarios originales no requirieron de una plena unificación jurídica, bastando con una compleja armonización que permitiese como ultima ratio tanto la liberalización del transporte internacional como la del transporte de cabotaje. Consecuentemente, se trajo a colación la necesidad de elaborar normas comunes en materia de capacitación profesional, en tiempos de conducción y descanso, en materia medioambiental, y en materia conflictual que generasen un efectivo Derecho comunitario del transporte.

Ciertamente, la idea original para el desarrollo de una política comunitaria de transporte venía inspirada en un mercado común sin fronteras interiores, donde poder desarrollar con total normalidad una competencia libre. Sin discriminación por razón de la nacionalidad, sin distorsiones y sin controles arbitrarios. Una de las conclusiones o bases que se tomaron en el Consejo Europeo de Tempere para la consecución de un espacio de libertad, seguridad y justicia, recogía precisamente que «en un auténtico Espacio Europeo de Justicia, no debe suceder que la incompatibilidad o la complejidad de los sistemas jurídicos y administrativos de los Estados miembros *impida* a personas y empresas *ejercer sus derechos o las disuada de ejercerlos*»⁵.

Históricamente, el inmovilismo de los Estados miembros para consensuar unas condiciones legítimas y globales para el desarrollo del transporte dentro de la comunidad ha sido una constante. La diversidad de ordenamientos y regímenes jurídicos a los que hicimos reiteradamente referencia, están obligados a coexistir, entre los cuales algunos son mucho más proclives a la libre competencia y en cambio otros ciertamente más proteccionistas. La sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 22 de mayo del año 1985 es fiel reflejo de ello⁶, en la que queda clarificado que el estancamiento en el desarrollo de la política común de transportes por parte del Consejo venía propiciado por los distintos, importantes y contrapuestos intereses estatales en conflicto.

⁴ Así lo establece el art. 67 del TFUE al destacar y garantizar el respeto a los distintos sistemas y tradiciones jurídicas, la tutela judicial efectiva y la confianza mutua en el reconocimiento y entendimientos de dichos sistemas y tradiciones.

⁵ *Cursiva nuestra.*

⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de mayo de 1985, en el asunto 13/83 entre el Parlamento Europeo, apoyado por la Comisión de las Comunidades Europeas, contra el Consejo de las Comunidades Europeas, apoyado por el Reino de los Países Bajos, y que tuvo por objeto un recurso interpuesto con arreglo al art. 175 del Tratado CEE con el fin de que se declarase la omisión del Consejo en materia de política común de transportes.

En este contexto, el avance definitivo hacia la unificación debe venir garantizado por una regulación material homogénea, que ineludiblemente debiera de regir en materia de transporte por carretera en todos y cada uno de los países parte de la Unión Europea, evitando las distorsiones que generan para los operadores empresariales del sector, la variedad de legislaciones y normativas fiscales, sociales, técnicas, mercantiles, civiles, administrativas y penales aplicables al transporte internacional por carretera.

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS POR CARRETERA: OBLIGADA COEXISTENCIA DE BLOQUES NORMATIVOS: DERECHO COMUNITARIO Y CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIAS ESPECIALES

El tráfico internacional de mercancías y viajeros por carretera para el operador nacional se desarrolla básicamente en el continente europeo, y dentro de éste en territorio de la Unión. Como fruto de la explotación de la actividad del transporte por carretera más allá de los limitados márgenes nacionales, encontramos una maraña normativa compuesta de reglas jurídicas internacionales, comunitarias y nacionales de origen muy diverso.

Ante esta tesitura, al transportista internacional le resulta indispensable conocer cuál es el marco normativo aplicable al contrato de transporte que debe ejecutar, para el caso de que surja cualquier tipo de controversia. A priori, el ámbito del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera goza de una particular uniformidad jurídica material. Sin embargo, tal uniformidad no es completa y se presenta problemática en territorio comunitario debido a la coexistencia en el sector de bloques normativos diferenciados, que regulan intereses coincidentes desde perspectivas contrapuestas en referencia al Derecho público y privado, buscando garantizar cierta uniformidad de tratamiento, y un resultado consolidado para una situación, como apuntamos, que se presenta idéntica en varios ordenamientos jurídicos divergentes.

1. Transportes internacionales sometidos al CMR y ejecutados en territorio comunitario

Las relaciones privadas para el transporte internacional de mercancías por carretera en territorio comunitario son reguladas de forma genérica por el Convenio de Ginebra de 1956 (CMR), que ha sido la pieza angular de este tipo de transporte en los últimos cincuenta años dentro del continente europeo.

En 1948, UNIDROIT, IRU y la Cámara de Comercio Internacional tras un exhaustivo estudio de Derecho comparado europeo en materia de transportes, pusieron de manifiesto los problemas que planteaba la ejecución de un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, advirtiendo de la necesidad de tomar medidas jurídicas uniformes y eficaces, proponiendo la unificación normativa de este tipo de transporte internacional mediante un convenio de características internacionales que regulase genéricamente en el ámbito Europeo la prestación de servicios de transporte de mercancías⁷. Así nació el

⁷ Sobre este particular puede verse el comentario del profesor R. LOEWE, «Commentary on the convention of 19 of May 1956 on the contract for the international carriage of goods by road», *European Transport Law*, t. XI, 1976, pp. 503-540.

Convenio de Ginebra de 1956, o también conocido por sus siglas en Francés Convenio CMR⁸.

La unificación del Derecho privado del transporte mediante normas internacionales armonizadas, posibilita un mayor índice de seguridad jurídica a los operadores del sector cuando en una relación contractual se ven implicados distintos ordenamientos jurídicos. Una regla unificada en materia de transporte internacional de mercancías por carretera, nos permite simplificar el conocimiento de cualquier conflicto o controversia que pueda acaecer en el desarrollo de un transporte, y crea un marco esencial de derechos y obligaciones de las partes. Consecuentemente, esto le permite al operador jurídico-empresarial una vez acontecido el hecho generador del conflicto, y tras identificar la normativa convencional aplicable al caso concreto, aplicarla directamente en detrimento de las normas de conflicto particulares del Derecho internacional privado de cada ordenamiento jurídico.

Sin embargo, en ocasiones la uniformidad es problemática y como señalamos anteriormente el instrumento jurídico internacional no prevé todas y cada una de las situaciones fácticas o jurídicas que pueden plantearse en el desarrollo de la actividad comercial. La carencia por tanto de una regulación completa, posibilita a los distintos Estados parte del convenio internacional completar mediante la aplicación de su legislación interna las lagunas jurídicas que pueda presentar el texto internacional, exigiéndonos recurrir a normas de conflicto para identificar el Derecho material aplicable. Desregulación que al posibilitar la aplicación de la normativa nacional a un supuesto de características internacionales, en innumerables ocasiones proyecta un resultado divergente ante unos hechos similares dependiendo de los ordenamientos jurídicos implicados en la relación internacional⁹.

Dicho esto, la regulación de este sector del transporte internacional en territorio comunitario no queda solamente complementada por las diversas legislaciones internas nacionales de Derecho público y de Derecho privado, sino que también por el Derecho comunitario. Es evidente, que la regulación del contrato de transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea no es suficientemente uniforme en todas sus vertientes, incluyendo el transporte de cabotaje, al permitirse que cada Estado regule con sus propias normas supuestos notoriamente internacionales.

De hecho, la coexistencia del Derecho internacional y el Derecho comunitario no es pacífica ante ciertos tipos de controversias que pueden presentarse en la ejecución de un transporte de estas características. Desde un punto de vista formal, el nivel de exigencia comunitario para el control jurídico-legal y administrativo de la actividad del transporte en territorio de la comunidad, ha elevado considerablemente los parámetros para el desarrollo de este tipo de transportes en sus vertientes internacional y cabotaje.

Esto dificulta sobremanera el desarrollo de la actividad comercial de transporte en su rama internacional para los transportistas y otros operadores que se encuentran ante un marco jurídico aparentemente coherente, de fácil acceso estructuralmente, y sin embargo, complejo en su efectiva ejecución.

⁸ *Contrat de transport de marchandises par route.*

⁹ En el caso concreto del Convenio internacional CMR, cabe subrayar que además de recoger normas materiales especiales, también adopta ciertas normas de conflicto aplicables a algunos aspectos del contrato de transporte, no obstante para el resto de supuestos habrá que acudir al Derecho nacional y lógicamente por los Estados miembro de la Unión Europea, al Derecho comunitario. En tal sentido, puede verse: C. LLORENTE, «El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera», en A. L. CALVO CARAVACA y L. FERNÁNDEZ, *Contratos Internacionales*, Madrid, Tecnos, 1997, pp. 467-545.