

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2023 · N.º 32*

 Marcial  
Pons



**EUSKO JAURLARITZA**  
**GOBIERNO VASCO**

LURRALDE PLANGINTZA,  
ETXEBIZITZA  
ETA GARRAIO SAILA  
*Garraio Plangintzaren Zuzendaritza*

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL, VIVIENDA  
Y TRANSPORTES  
*Dirección de Planificación del Transporte*

# SUMARIO

	<u>Pág.</u>
<b>DOCTRINA</b>	
GRETA TELLARINI, <i>El nuevo Plan del Mar italiano</i> .....	11
ELISABETTA GIOVANNA ROSAFIO, <i>Trasporto aereo di bagaglio, tipologie di danno e limitazione della responsabilità. Il problema degli ausili dei passeggeri a mobilità ridotta</i> .....	33
EDUARDO HERRERO URTUETA, <i>La figura del porteador en el transporte marítimo de mercancías ante la irrupción de los buques no tripulados</i> .....	51
FRANCESCO GASPARI y GIUSEPPINA AGATA DI GUARDO, <i>Unmanned Aircraft Systems and Urban Air Mobility at the service of public administration for an acceleration of essential services in the smart cities of the future</i> .....	75
ILARIA MALAGUTI, <i>EU State aid policy in transport infrastructures and institutional perspectives on large infrastructure projects and on the future and the impact of the One Belt One Road (OBOR) Chinese investment plan in Europe</i> .....	93

## SECCIONES

### TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación .....	119
I. Unión Europea .....	119
II. Nacional .....	123
III. Autonómica .....	124
B. Jurisprudencia .....	125
I. Reseñas de jurisprudencia .....	125
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea .....	125
2. Tribunal Supremo .....	128
3. Tribunales Superiores de Justicia .....	133

	Pág.
a) Taxis y autorizaciones VTC .....	133
b) Juntas Arbitrales del Transporte .....	133
4. Audiencias Provinciales.....	138
a) Transporte nacional de mercancías por carretera .....	138
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). .....	139
a') Responsabilidad del transportista.....	139
b') Competencia de los Juzgados de lo Mercantil .....	139
5. Juzgados de lo Mercantil .....	140
a) Transporte nacional de mercancías por carretera .....	140
a') Puesta a disposición del vehículo.....	140
b') Responsabilidad del porteador .....	140
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). .....	141
a') Precio del transporte .....	141
b') Responsabilidad del transportista.....	142
6. Juzgados de lo Contencioso-Administrativo .....	143
C. Derecho de la competencia .....	145
I. Sentencias .....	145
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea .....	145
2. Tribunal Supremo.....	146
3. Audiencia Nacional .....	147
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia .....	149
D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA .....	150
I. Bibliografía.....	150

## TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	153
B. Legislación.....	157
I. Nacional .....	157
1. Puertos.....	157
2. Gente de mar .....	158
II. Unión Europea .....	160
1. Contaminación marina .....	160
2. Seguridad marítima.....	163

	Pág.
3. Gente de mar .....	164
III. Convenios y otros instrumentos internacionales .....	165
C. Jurisprudencia .....	166
I. Reseñas de jurisprudencia .....	166
1. Tribunal Supremo .....	166
2. Audiencias Provinciales.....	166
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	168
D. Recensiones y bibliografía .....	170
I. Recensiones .....	170
1. Alain Konlac, <i>L'activité et les mécanismes de couverture des P&amp;I Clubs</i> , Paris, L'Harmattan, 2022, ISBN: 978-2-14-030051-6, 590 pp.; por Aitor Zurimendi Isla, Catedrático de Derecho Mercantil, Universidad del País Vasco (UPV/EHU).....	170
II. Bibliografía.....	174

## TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	181
I. Internacional .....	181
II. Europa.....	182
III. Nacional .....	185
IV. Pasajeros .....	190
B. Legislación .....	190
I. Acuerdos internacionales.....	190
II. Legislación administrativa comunitaria .....	191
III. Legislación administrativa estatal .....	195
IV. Legislación laboral y de seguridad social .....	197
V. Chile.....	201
C. Jurisprudencia .....	203
I. Reseñas de jurisprudencia .....	203
1. Transporte aéreo de pasajeros .....	203
a) Retraso .....	203
b) Cancelación .....	204
c) Indemnización por el retraso en la entrega del equipaje.....	206
d) Reclamación de indemnización por un pasajero después de que la compañía aérea bloquee su reserva para un vuelo ....	207

	Pág.
2. Sentencias en materia laboral y de Seguridad Social .....	209
D. Derecho de la competencia .....	221
I. Comisión Europea .....	221
II. Tribunal de Justicia de la Unión Europea .....	222
E. Recensiones y bibliografía .....	226
I. Bibliografía .....	226
SEGUROS	
A. Legislación .....	233
B. Jurisprudencia .....	234
I. Reseñas de jurisprudencia .....	234
1. Seguros marítimos .....	234
<i>a)</i> Buques, Mercancías y Flete .....	234
<i>b)</i> Embarcaciones de recreo .....	235
<i>c)</i> Pasajeros .....	237
2. Seguros terrestres .....	238
<i>a)</i> Legislación aplicable y competencia judicial .....	238
<i>b)</i> Seguro de transporte de mercancías .....	239
<i>a')</i> Riesgo e interés asegurado .....	239
<i>b')</i> Obligaciones de las partes. Interpretación del contrato ..	249
<i>c')</i> Determinación de la indemnización .....	255
<i>d')</i> Legitimación activa. Repetición del asegurador .....	258
<i>e')</i> Legitimación pasiva .....	261
<i>c)</i> Seguros de responsabilidad civil (RC) .....	262
<i>a')</i> RC del porteador .....	262
<i>b')</i> RC del vehículo .....	263
<i>d)</i> Seguro de viajeros .....	267
<i>e)</i> Otras modalidades .....	272
3. Seguros aéreos .....	274
C. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA .....	275
I. Bibliografía .....	275

# **DOCTRINA**

# EL NUEVO PLAN DEL MAR ITALIANO\*

Greta Tellarini

Catedrática de Derecho de la Navegación  
Directora del Máster en Derecho Marítimo, Portuario y de la Logística  
Departamento de Ciencias Jurídicas - Universidad de Bolonia

## RESUMEN

*El nuevo Plan del Mar italiano, según el Decreto-ley núm. 173/2022, traza las orientaciones estratégicas de la política marítima nacional con un enfoque global y transversal de los diversos intereses subyacentes al recurso «mar», con el objetivo de apoyar y promover el desarrollo de la industria marítima y el crecimiento económico del país en plena armonía con un uso sostenible y seguro de sus recursos marinos. A continuación, se analizan las líneas temáticas sobre las que se desarrolla el Plan del Mar y las perspectivas de futuro.*

**Palabras clave:** estrategia, mar, coordinación, sostenibilidad, economía.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. LA ADOPCIÓN DEL NUEVO PLAN DEL MAR, COMO HERRAMIENTA DE ORIENTACIÓN Y COORDINACIÓN DE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL UNIFICADA.—III. LAS LÍNEAS TEMÁTICAS SOBRE LAS QUE SE DESARROLLA EL NUEVO PLAN DEL MAR: 1. Sistema logístico portuario. 2. Transición digital y medidas de simplificación administrativa. 3. Transición ecológica y sostenibilidad medioambiental de los usos del mar. 4. Competitividad, investigación e innovación, formación. 5. Políticas de cooperación.—IV. PERSPECTIVAS DE FUTURO.—V. BIBLIOGRAFÍA.

## The New Italian Sea Plan

## ABSTRACT

*The new Italian sea plan, pursuant to Legislative Decree no. 173/2022, outlines the strategic directions of the national maritime policy with an all-inclusive and transversal approach of the various interests underlying the sea resource with the aim of supporting and promoting the development of the maritime industry and the economic growth of the country in full harmony with a sustainable and secure use of its marine resources. An analysis is made of the thematic lines on which the Sea Plan is developed and of future perspectives.*

**Keywords:** strategy, sea, coordination, sustainability, economy.

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 8/11/2023. Fecha de aceptación del trabajo: 5/12/2023.

Traducción a cargo de Albano GILBERT GASCÓN, investigador posdoctoral del Instituto Universitario de Derecho del Transporte (IDT). Universitat Jaume I de Castellón.

**SUMMARY:** I. INTRODUCTION.—II. THE ADOPTION OF THE NEW SEA PLAN, AS A TOOL FOR DIRECTING AND COORDINATING A UNITARY NATIONAL MARITIME STRATEGY.—III. THE THEMATIC LINES ON WHICH THE NEW SEA PLAN IS DEVELOPED: 1. Port-logistics system. 2. Digital transition and administrative simplification measures. 3. Ecological transition and environmental sustainability of sea uses. 4. Competitiveness, research and innovation, training. 5. Cooperation policies.—IV. FUTURE PERSPECTIVES.—V. BIBLIOGRAPHY.

## I. INTRODUCCIÓN

La economía marítima, en un país como Italia que cuenta con más de 8.000 km. de costa y casi 200.000 empresas que trabajan en ella, comprende un conjunto de sectores diferentes que, en sentido amplio, incluyen la gestión de puertos y de sus zonas de influencia, el transporte y la logística, la construcción naval, la pesca y la acuicultura, la gestión integrada del litoral, el turismo náutico y las extracciones marinas. El gran número y la variedad de los sectores mencionados requiere una visión unitaria, integrada y sostenible que pueda traducirse, por un lado, en una estrategia nacional real y concreta para el conjunto de la economía marítima y, por otro, en la realización de un modelo de gobernanza en el que converjan las competencias relativas al mar en sentido amplio y al que pueda confiarse la coordinación de las políticas y acciones que puedan aplicarse en el sector marítimo.

En Italia, con la supresión en 1993 del Ministerio de la Marina Mercante, creado en 1947, las competencias que tenía atribuidas y que estaban relacionadas con el recurso marino se repartieron entre varios Ministerios. En la actualidad, el Ministerio de Infraestructuras y Transportes es el principal heredero de las competencias que a la sazón ostentaba el Ministerio de la Marina Mercante; al Ministerio de Medio Ambiente y Seguridad Energética se le atribuyen las funciones relacionadas con la protección del medio marino, y al Ministerio de Agricultura, Soberanía Alimentaria y Bosques se le asignan las competencias sobre pesca marítima y acuicultura, mientras que el Ministerio de Empresa y *Made in Italy* desempeña funciones relacionadas con las extracciones mineras en el mar.

Tal fragmentación de competencias no representa una solución adecuada y alineada con las opciones estratégicas adoptadas a nivel europeo, que desde hace años buscan fomentar una Política Marítima Integrada (PMI) para la UE (Libro Azul de la Comisión de 10 de octubre de 2007)<sup>1</sup>. Y es que esta última presupone un marco preciso de gobernanza coordinada de las actividades relacionadas con los usos del mar, encabezado por la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca (DG Mare), que sea capaz de potenciar las interconexiones entre los distintos ámbitos y fomentar la explotación integrada de los mares.

La importancia del recurso marino desde el punto de vista económico y geopolítico ha llevado a algunos países europeos a concretar esta toma de conciencia mediante la creación de una gobernanza adecuada y unitaria, estableciendo un Ministerio *ad hoc* (p. ej., el Ministerio del Mar en Grecia, Chipre y Portugal) o una figura institucional de referencia (p. ej., la Secretaría del Mar en Francia).

<sup>1</sup> COM (2007) 575 final.



En Italia se viene reclamando desde hace años la creación de un Ministerio del Mar, intuyendo el gran potencial del recurso marino en el desarrollo de la economía nacional. En particular, de cara al desafío que plantea el Programa *Next Generation EU*, esta reivindicación ha recobrado vigor en Italia ante un momento histórico que podría ser ideal para hacer una elección decisiva para el relanzamiento de la economía y, más en general, del país: la creación de un Ministerio del Mar o de una Secretaría General del Mar bajo la Presidencia del Consejo de Ministros, que podría asumir el papel de promotor del desarrollo de una estrategia nacional para la economía del mar, a través de una visión orgánica de conjunto de los diferentes componentes, y convertirse en un verdadero protagonista de la futura política marítima de la UE<sup>2</sup>.

Por su tradición marítima y su situación central en el Mediterráneo, Italia se encuentra en una posición que obliga a considerar la dimensión marítima del país como piedra angular de las políticas gubernamentales.

De hecho, el nuevo Gobierno, que tomó posesión el pasado 20 de octubre de 2022, creó primero el Ministerio de Políticas del Mar y para el Sur, transformado después, unas semanas más tarde, en el Ministerio de Protección Civil y Políticas del Mar.

Sin embargo, el nuevo Ministerio, en lo que se refiere a las atribuciones relativas al mar, no ha recibido las competencias fragmentadas que ostentan las distintas Administraciones, de manera que su función queda limitada a la dirección y coordinación de todas las actividades relacionadas con el mar. A tal fin, el Consejo de Ministros aprobó, mediante el Decreto-ley núm. 173<sup>3</sup>, de 11 de noviembre de 2022, la creación del Comité Interministerial de Políticas del Mar (CIPOM), «con la misión de garantizar, sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones, la coordinación y definición de las orientaciones estratégicas de las políticas del mar». Este Comité, compuesto por representantes de no menos de 11 Ministerios, que articulan de diversas formas sus competencias sobre el mar, se encarga de la elaboración y aprobación, con periodicidad trienal, del Plan del Mar. Lo preside el presidente del Consejo de Ministros o el ministro encargado de las políticas del mar, con la participación de los ministros (o sus representantes) que tengan intereses y competencias en materia marítima<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Con todo, la necesidad de superar tal fragmentación se había traducido ya antes en un Proyecto de Ley (núm. 1504) de la Cámara de Diputados de enero de 2019, firmado por la Hon. Giorgia Meloni, con la intención de reunir «en el ámbito de un único Ministerio las funciones y tareas que tienen conexión con el mar, con su protección, con sus recursos, con su ecosistema y con el transporte marítimo: un Ministerio del Mar encargado de poner en valor la peculiaridad del sistema marítimo y la complejidad de sus articulaciones y el desarrollo de políticas orgánicas para el sector».

<sup>3</sup> Decreto-ley de 11 de noviembre de 2022, núm. 173 (Disposiciones urgentes sobre reorganización de las atribuciones de los Ministerios), publicado en la *Gaceta Oficial* núm. 264, de 11 de noviembre de 2022, coordinado con la Ley de Conversión de 16 de diciembre de 2022, núm. 204, publicada en la *Gaceta Oficial* núm. 3, de 4 de enero de 2023.

<sup>4</sup> Ya unos años antes de la creación del nuevo Ministerio de Protección Civil y Políticas del Mar se había creado una comisión interministerial para el mar, con la participación de representantes de los distintos Ministerios con competencias en el ámbito del mar, con el fin de abordar cuestiones estratégicas para el país, tales como la llamada *Blue economy*, o la delimitación de las áreas marinas con el estable-

Al nuevo Ministerio de Protección Civil y Política Marítima, al que ahora se confía un papel de coordinación y planificación en lo que respecta a la administración del bien «mar», se le ha asignado la tarea prioritaria de elaborar, por primera vez en Italia, un Plan del Mar que esboce las orientaciones estratégicas de la política marítima, garantizando esa visión de conjunto de los intereses marítimos nacionales de la que se carecía hasta ahora.

## II. LA ADOPCIÓN DEL NUEVO PLAN DEL MAR, COMO HERRAMIENTA DE ORIENTACIÓN Y COORDINACIÓN DE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL UNIFICADA

El nuevo Plan del Mar, cuya redacción se encomendó a un comité de expertos<sup>5</sup>, coordinado por la *Struttura di missione per le politiche del mare*, que procedió a la elaboración del Plan tras una fase de debate con los principales agentes públicos y privados que operan en el «sistema del mar», fue aprobado el 31 de julio de 2023 por el Comité Interministerial para las Políticas del Mar (CIPOM) y publicado el 23 de octubre de 2023 en la *Gaceta Oficial*.

El nuevo Plan del Mar, de conformidad con el Decreto-ley núm. 173/2022 y sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones, es un documento político que contiene las directrices estratégicas sobre:

— Protección y valorización de los recursos marinos desde un punto de vista ecológico, medioambiental, logístico y económico.

— Valorización económica del mar, con especial referencia a la arqueología subacuática, al turismo, a las iniciativas en favor de la pesca y de la acuicultura y la explotación de los recursos energéticos.

— Valorización de las vías marítimas y desarrollo del sistema portuario.

— Promoción y coordinación de las políticas destinadas a mejorar la continuidad territorial desde y hacia las islas, superando las desventajas derivadas de la insularidad y a la revalorización de las economías de las islas menores.

— Promoción del sistema marítimo nacional a nivel internacional, en consonancia con las directrices estratégicas de promoción e internacionalización de las empresas italianas.

— Valorización del dominio público marítimo, con especial referencia a las concesiones demaniales marítimas con fines turístico-recreativos.

El Plan del Mar pretende, por tanto, definir las líneas estratégicas de la política marítima nacional con un enfoque global y transversal de los diversos intereses subyacentes a los recursos marinos, con el objetivo de apoyar y promover el desarrollo de la industria marítima y el crecimiento económico

---

cimiento para Italia de una zona económica exclusiva (ZEE), conscientes de la importancia y necesidad de coordinación entre los numerosos actores implicados e interesados en la gestión de las actividades de regulación y desarrollo de la economía del mar.

<sup>5</sup> La Presidencia del Consejo de Ministros procedió por decreto a nombrar a 10 expertos (entre ellos la autora de este artículo) con el encargo de redactar el nuevo Plan del Mar.