

Revista de Derecho del Transporte
Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2022 · N.º 30

Rdt
2022
N.º 30

Revista de Derecho del Transporte



Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2022 · N.º 30

Doctrina

José Massaguer, *La garantía de un precio mínimo para el transporte de mercancías por carretera: arquitectura legal endeble para reparar un fallo de mercado grave*

María Victoria Petit Lavall, *Régimen jurídico de las sociedades de clasificación*

Juan Flaquer Riutort, *Bono de viaje o reembolso del billete: protección al pasajero aéreo en el contexto de situaciones de crisis similares a la covid-19*

Greta Tellarini, *Los puertos italianos entre la actividad de regulación y la empresarial*

Adriana V. Padovan y Rocco Lobianco, *A Comparative Study of Compulsory Wreck Removal under Croatian and Italian Maritime Law*

Anna Montesano, *The Implementation of the Maritime Labour Convention (MLC) during the Covid-19 Pandemic*

Belén García Álvarez, *La protección europea de las personas con discapacidad o con movilidad reducida en el transporte: derechos de los viajeros*

Irene Sánchez Frías, *Prácticas comerciales desleales en las plataformas de búsqueda y comparación de vuelos: el desafío de la transparencia y la protección del consumidor*

Tribuna Profesional

César Gilo Gómez, *La recuperación del sobrecoste abonado en la adquisición de vehículos*

Elisenda Villares Vilella y Josep Lluís Díez i Besora, *El contrato de prestación de servicios al pasaje*

Secciones

Transporte terrestre
Transporte marítimo
Transporte aéreo y multimodal
Seguros

do número de países que han ratificado tanto el CMR como el Protocolo de modificación del mismo citado (B. G. A.).

TOBÍO RIVAS, Ana M.^a, «La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre. Especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 324, ISSN 0210-0797, 2022.

En este trabajo se examina la responsabilidad por daños que puede derivarse de la utilización de vehículos automatizados o autónomos en los contratos de transporte de personas y mercancías. Con tal fin la autora se centra primeramente en la posible aplicación del régimen de responsabilidad civil por productos defectuosos. En este sentido, se resaltan las insuficiencias de dicho régimen y la necesidad de adaptar la regulación vigente a los vehículos autónomos o automatizados. Igualmente, se estudia la posible aplicación del régimen de responsabilidad previsto en el contrato de transporte terrestre de personas y mercancías, que también necesita adaptarse a los supuestos en que se emplean vehículos autónomos para el transporte. Por todo ello, se presentan en este estudio propuestas *de lege ferenda* con el propósito de establecer un régimen especial y propio multidisciplinar para hacer frente mejor a los daños que puede generar el uso de estos vehículos autónomos (B. G. A.).

VICENTE MAMPEL, C., *Liberalización y competencia en el sector ferroviario*, Madrid, Marcial Pons, 2022, 390 pp.

Desde hace ya décadas, el sector ferroviario se encuentra inmerso en un proceso de liberalización que, al igual que ha sucedido en otras industrias de red, se ha llevado a cabo de forma gradual o por etapas, a través de distintos paquetes ferroviarios. De candente actualidad, pues 2021 fue el primer año en el que resultaron de aplicación en toda la UE las normas adoptadas en el cuarto y último paquete ferroviario, en especial las relativas a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros, esta obra ofrece un completo análisis del complejo régimen jurídico de la liberalización del sector ferroviario. En particular, examina, a lo largo de cinco capítulos, la evolución de la normativa del sector ferroviario en España, así como la liberalizadora de la UE; la evolución y el régimen actual de las distintas medidas adoptadas en el seno de la UE para la apertura del mercado de transporte ferroviario a la competencia y su incorporación en España, y el régimen en España de la administración de las infraestructuras ferroviarias. Por último, el sector es estudiado desde la perspectiva del Derecho de defensa de la competencia, al que actualmente queda sometido (F. J. M.).

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Seguridad marítima. 2. Contaminación marina. 3. Transporte marítimo. II. Unión Europea: 1. Gente de mar. III. Convenios y otros instrumentos internacionales: 1. Organización Internacional del Trabajo.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Nacional: a) Audiencias Provinciales. b) Tribunales Superiores de Justicia. 2. Unión Europea.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Maritime safety, 2. Marine pollution, 3. Maritime transport. II. European Union: 1. Seafarers. III. Conventions and other international instruments: 1. International Labour Organization.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. National: a) Courts of Appeal. b) High Courts of Justice, 2. European Union.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

LA EJECUCIÓN DE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DEL CASO *PRESTIGE* Y CASACIÓN PENDIENTE EN INGLATERRA

La Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de la Unión Europea, de 20 de junio de 2022, da respuesta a la cuestión prejudicial conforme al art. 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea presentado por la *High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Commercial Court)*.

De acuerdo con el art. 86 del acuerdo de retirada de Reino Unido de la UE, del *Brexit*, de 19 de octubre de 2019, el TJUE mantendría transitoriamente su jurisdicción para asuntos planteados hasta el 1 de enero de 2021. La cuestión prejudicial, planteada diez días antes, ha sido resuelta, al atender el juez inglés la petición del Reino de España de formular tal cuestión prejudicial.

En concreto, la sentencia del TJUE considera que la sentencia del Tribunal Supremo español de 14 de enero de 2016, que obliga al asegurador de responsabilidad civil del buque «*Prestige*», *The London SteamShip Owners' Mutual Insurance Association Limited*, al pago de 1.000 millones de dólares (unos 900 millones de euros) por la catástrofe medioambiental ocurrida con el hundimiento del petrolero «*Prestige*» en 2002 es ejecutable en Reino Unido conforme al Reglamento (CE) 44/2001 (aplicable al caso porque el art. 80 del vigente Reglamento UE 1215/2012 prevé la aplicación del anterior a procedimientos instados hasta 2015).

* Coordinan esta Sección: Manuel ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F., Universidad Carlos III de Madrid) y Francisco Javier ARIAS VARONA (F. J. A. V., Universidad Rey Juan Carlos).

Colaboran en esta Sección: Eliseo SIERRA NOGUERO (E. S. N., Universitat Autònoma de Barcelona), María GORROCHATÉGUI POLO (M. G. P., Universidad del País Vasco), María Eugenia TEJIEIRO LILLO (M. E. T. L., Universidad de Cádiz), Mercedes ZUBIRI DE SALINAS (M. Z. S., Universidad de Zaragoza), e Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., Universidad Pública de Navarra).

El asegurador se opuso al reconocimiento y ejecución de la STS en Reino Unido, sobre la base del art. 34 del Reglamento 44/2001, porque defendía que la sentencia española es incompatible con una sentencia de la *High Court* de 2014 de reconocimiento de un laudo arbitral conforme al art. 66 *Arbitration Act*. En efecto, en 2012, cuando el proceso español ya estaba en marcha, y en previsión de que pudiese terminar en condena al asegurador en rebeldía, el asegurador inició una demanda arbitral en Londres con base en la cláusula de arbitraje del contrato de seguro entre el asegurador y su asegurado, el propietario del buque «Prestige». Según el Derecho internacional privado inglés, la reclamación de un tercero al asegurador de responsabilidad civil es de naturaleza contractual, conforme al contrato, de modo que el tercero queda vinculado por los términos del contrato de seguro, incluida la cláusula arbitral.

Sin embargo, el TJUE dice que la sentencia inglesa de reconocimiento de un laudo arbitral no puede impedir el reconocimiento y ejecución de la STS. La sentencia inglesa constituye, afirma, una vulneración de los principios de confianza recíproca, pues no era posible dictarla con observancia de las disposiciones y objetivos del Reglamento 44/2001 de litispendencia, cooperación judicial, confianza recíproca, libre circulación de resoluciones y derecho a la tutela judicial efectiva. Además, se dictó en vulneración de las normas sobre el efecto relativo de la cláusula compromisoria a arbitraje entre asegurado y asegurador, no a tercero perjudicado, quien no está vinculado por la misma. Rige en cambio el foro del tribunal del lugar donde se produjo el hecho dañoso. Un tribunal de un Estado parte no debería poderse declarar competente por la cláusula compromisoria ni admitir el reconocimiento de un laudo, pues priva al perjudicado de la reparación efectiva y la competencia jurisdiccional derivada del Reglamento 44/2001.

Sin embargo, la cuestión dista de estar solucionada con la sentencia del TJUE. Otra forma se ha ideado en Reino Unido por la aseguradora para no reconocer la sentencia del TJUE y, de momento, cuenta con respaldo judicial. En efecto, la *Court of Appeal* resolvió la demanda del club P&I de dejar sin efecto la cuestión prejudicial formulada por la *High Court*. La Sentencia de la Corte de Apelación de 1 de marzo de 2022 acepta la petición y obliga al juez de instancia a retirar la cuestión prejudicial, en [2022] EWCA Civ 238.

A su vez esta sentencia ha sido objeto de casación ante la *Supreme Court*, que debe decidir: 1) si el juez de instancia erró al plantear la cuestión prejudicial ante el TJUE poco antes del fin del periodo de implementación de la salida de Reino Unido de la UE, y 2) si la *Court of Appeal* erró al imponer la renuncia a la cuestión prejudicial (*E. S. N.*).

ENTRADA EN VIGOR DE ENMIENDAS AL CONVENIO MARPOL

El *BOE* de 23 de junio de 2022, publica las enmiendas de 2020 al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas en Londres el 20 de noviembre de 2020 mediante la Resolución MEPC.324(75), sobre procedimientos para el muestreo y la verificación del contenido de azufre del fueloil y el índice de eficiencia energética del proyecto (EEDI). Las enmiendas entraron en vigor el 1 de abril de 2022.

El mismo número del *BOE* publica también las enmiendas de 2019 al Anexo del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, adoptadas en Londres el 17 de mayo de 2019, enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL, mediante la Resolución MEPC.315(74), sobre residuos de carga y aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes. Las enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2022 (*E. S. N.*).

ENTRADA EN VIGOR DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS

El *BOE* de 15 de junio de 2022, publica la entrada en vigor con efecto desde el 1 de enero de 2022, de las enmiendas de 2019 al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del Capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974. Las enmiendas fueron adoptadas en Londres el 13 de junio de 2019 mediante la Resolución MSC.460(101) de la Organización Marítima Internacional (*E. S. N.*).

CONGRESOS DE DERECHO MARÍTIMO DE LA AEDM Y DEL IIDM

Los próximos días 17 y 18 de noviembre de 2022, tendrá lugar en Madrid el Congreso Nacional 2022 de la Asociación Española de Derecho Marítimo, con el título «El Derecho marítimo frente a las cuestiones más actuales». Tras el levantamiento general de las restricciones sufridas en los dos últimos Congresos de 2020 y 2021, la AEDM retoma el formato habitual presencial, pero manteniendo la opción de inscripción virtual.

Fiel al título, el Congreso cuenta con 23 ponentes que tratarán sobre temas de actualidad de Derecho marítimo. La apertura corresponde a D. Eduardo Albers, presidente de la AEDM y la sesión inaugural trata de las cuestiones de Derecho internacional privado de la STJUE de 2022 en el caso *Prestige*, a cargo de Dña. Ana Fernández-Tresguerres, académica de número y presidenta de la Sección 26.^a de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, así como notaria.

A continuación, siguen seis módulos. El primero se titula «Nuevas tecnologías, ciberseguridad en el sector marítimo portuario», moderado por Dña. Mercedes Duch, abogada y socia de San Simón & Duch/Martínez-Echevarría. El segundo módulo, bajo la moderación de Dña. Nieves Gómez de Segura, abogada y socia de MG Abogados, aborda la problemática del Derecho concursal vs. Derecho marítimo. El tercer módulo, moderado por Dña. Elena Seco, directora general de ANAVE, trata sobre el paquete legislativo *FIT for 55*: problemas económicos y jurídicos en el sector marítimo. El primer día del Congreso concluye con el módulo sobre las garantías personales en el Derecho marítimo, mesa moderada por D. Juan Pablo Rodríguez Delgado, profesor de Derecho mercantil de la Universidad Carlos III. El segundo día del Congreso de la AEDM cuenta con dos módulos centrados en las consecuencias de la guerra en las cuestiones de Derecho marítimo. Por un lado, uno denominado «El impacto de la guerra en el transporte marítimo», moderado por D. Jesús

Barbadillo, abogado de Garrigues, y, por otro lado, otro llamado «El impacto de la guerra en las coberturas del seguro marítimo», con la moderación de D. Javier Portales, socio de Albors Galiano Portales. La clausura del Congreso corre a cargo de D. Benito Núñez, director general de la Marina Mercante.

D. José María Alcántara, en el boletín periódico *Arbitramail*, da noticia del XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo y XVI Congreso Marítimo Portuario, organizados por la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM). Ambos tendrán lugar conjuntamente en Antigua (Guatemala) durante los días 2 a 4 de noviembre en un marco histórico y geográfico de reconocimiento mundial. La apertura de los Congresos corresponde al Dr. Alejandro Giammattei Falla, presidente constitucional de la República de Guatemala. Incluye cuatro mesas de trabajo sobre Transporte marítimo internacional; Marco Regulatorio y Convenciones Internacionales; Aduanas y su relación marítima portuaria, y Logística Marítima y Portuaria. Siguen tres paneles titulados: Regulación comparada del sector marítimo y portuario (Sistema anglosajón, latino y germano); Balance entre la competitividad y la protección portuaria y ciberseguridad, y Facilitación comercial y competitividad (E. S. N.).

MASTERS UNIVERSITARIOS Y POSGRADOS EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 2022-2023

Al igual que en años anteriores, algunas universidades e instituciones españolas ofrecen masters y posgrados con la especialidad del Derecho marítimo.

Entre estos estudios, sin ánimo exhaustivo, destacamos el Máster en Derecho y negocio marítimo y gestión portuaria (*Shipping business*) que ofrece la Universidad Politécnica de Cataluña (*vid. talent.upc.edu*).

La Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español organizan el Programa Máster en Negocio y Derecho marítimo (*icade.upcomillas.es*).

En la Universidad de Deusto de Bilbao, el Máster en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho Marítimo (*deusto.es*). En la Universitat Abad Oliva CEU, se imparte el Máster universitario en Derecho marítimo (*uaoceu.es*).

En la Universidad Autónoma de Barcelona, el Máster universitario en Derecho empresarial incluye un módulo optativo de Derecho marítimo (*uab.cat*) (E. S. N.).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Seguridad marítima

Real Decreto 587/2022, de 19 de julio, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima (BOE núm. 173, de 20 de julio de 2022).

La permanente adaptación a las exigencias de la normativa europea y a las necesidades técnicas que surgen para garantizar la seguridad marítima condicionan y ordenan cambios normativos en un conjunto de normas reglamentarias. El Real Decreto 587/2022 responde a esta necesidad con un doble objetivo; por una parte, la mejora de la actividad marítima en el ámbito de la flota civil española, la mercante, la pesquera y la de recreo e integrando las embarcaciones de Estado destinadas al servicio público de salvamento; y, por otra, la consecución de los objetivos generales de la política de la marina mercante, entre otros la seguridad marítima, para lo que se ocupa de regular la función inspectora de la Administración marítima.

En el primer grupo las modificaciones afectan a normas reglamentarias en materia de seguridad.

La primera norma vinculada es el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles. En su contenido las referencias de su articulado a las prescripciones técnicas de sus anexos deben entenderse referidas a los anexos del Reglamento Delegado (UE) 2020/411, de la Comisión, de 19 de noviembre de 2019, por el que se modifica la Directiva 2009/45/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, en lo que respecta a las prescripciones de seguridad de aplicación a los buques de pasaje que realizan travesías nacionales y, a la vez, se suprimen los tres anexos que integran dicha norma.

La segunda norma objeto de modificación es el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques. De forma sucinta, el cambio implica la sustitución de la norma técnica destinada a los laboratorios de ensayo utilizados con fines de evaluación de la conformidad, dentro de los requisitos a los que se sujetan los organismos de evaluación de la conformidad para su transformación en organismos notificados.

La tercera norma modificada es la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 10 de junio de 1983, sobre normas complementarias para la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1978, a los buques y embarcaciones mercantes nacionales. La finalidad de esta modificación es compatibilizar, con mayor eficacia, las funciones del salvamento marítimo con los requisitos de seguridad de las embarcaciones de Estado, de menos de 24 m. de eslora, destinadas al servicio público de salvamento.

En el segundo grupo de normas las modificaciones recaen sobre las funciones inspectoras de la Administración marítima.

En primer lugar, para el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles la modificación implica la suma de dos nuevos documentos a la lista de documentación y certificados que deben ser objeto de comprobación durante las inspecciones iniciales practicadas y adaptadas a las modificaciones de la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el