

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

JOSÉ HUGUET MONFORT
ACHIM PUETZ
(Coords.)

RÉGIMEN DEL TRANSPORTE EN UN ENTORNO ECONÓMICO INCIERTO



Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2011

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRÓLOGO	25
I. TRANSPORTE Y LIBRE COMPETENCIA	
EL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y ESTADOS UNIDOS: «MÁS QUIERO DOBLONES QUE BLASONES», por Norberto E. Luongo	31
INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES HISTÓRICOS RECIENTES	31
I. EL ADVENIMIENTO DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS	33
1. Principales características del Acuerdo	33
2. Primeras reacciones	36
3. La realidad post-Acuerdo	38
II. ELEMENTOS QUE AFECTAN LA VIABILIDAD DEL ESTABLECIMIENTO DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD DENTRO DE TERRITORIO EUROPEO	39
1. Factores relacionados con el sistema y las redes de transporte existentes en la Unión Europea	39
2. Factores relacionados con diversas normativas europeas	45
3. Otros factores	48
III. LAS RAZONES DE FONDO	51
1. Planteo de la cuestión	51
2. <i>Res ipsa loquitur</i>	52
3. El camino a Londres	53
4. Bienvenidos a Heathrow	56
IV. CONCLUSIÓN	58
CODICE DI CONDOTTA PER LE CONFERENZE MARITTIME E DIRITTO DELL'UNIONE EUROPEA, por Giovanni Marchiafava	61
I. CENNI SULLE CONFERENZE MARITTIME	61
II. LA QUESTIONE DI COMPATIBILITÀ TRA IL CODICE DI CONDOTTA E IL DIRITTO DELL'UNIONE EUROPEA	66
III. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	69

	<u>Pág.</u>
BIBLIOGRAFIA.....	72
LA LIBRE COMPETENCIA Y CONSORCIOS ENTRE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR , por <i>Alfonso Ortega Giménez y José Antonio González Martínez</i>	73
I. PLANTEAMIENTO	73
II. LIBRE COMPETENCIA Y ARTÍCULO 81 DEL TCE	74
1. Regla general	75
2. Excepciones	76
III. ACUERDOS, DECISIONES Y PRÁCTICAS CONCERTADAS ENTRE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR	77
1. Ámbito de aplicación.....	77
2. Exenciones.....	79
IV. CONCLUSIONES.....	80
BIBLIOGRAFÍA.....	81

II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE

1. TEORÍA GENERAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

INCIDENCIA DE LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD EN LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE , por <i>Roxana Corbran y Doelia Terra Corbo</i>	85
I. TRANSPORTE TERRESTRE	86
II. TRANSPORTE MARÍTIMO	88
III. TRANSPORTE AÉREO.....	89
EL CONTRATO DE TRANSPORTE: ¿UN CONTRATO FALSO? , por <i>Sandrine Ville</i>	91
I. INTRODUCCIÓN	91
II. LA REGLAMENTACIÓN DE LOS TRANSPORTES O LA CASI DESAPARICIÓN DE LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD EN LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE	92
1. De la codificación a los convenios internacionales	93
2. La preponderancia de los contratos tipos y el principio del equilibrio del contrato.....	94
III. LOS ÚLTIMOS RASGOS DE LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD EN LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE.....	95
1. Las carencias de las normas legales sobre el contrato del transporte....	95
2. La cláusula Paramount	96
IV. CONCLUSIONES.....	96
BIBLIOGRAFÍA.....	96

2. TRANSPORTE TERRESTRE Y MULTIMODAL: LA LEY 15/2009, DE 11 DE NOVIEMBRE, DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

OBLIGACIÓN DE PAGO DE PORTE Y CONSECUENCIAS DE SU INCUMPLIMIENTO , por <i>Alberto Emparanza Sobejano</i>	99
---	----

	<u>Pág.</u>
I. EL PAGO DEL PORTE: CONCEPTO Y ALCANCE	99
II. LA OBLIGACIÓN DE PAGO DEL CARGADOR Y DEL DESTINATARIO	101
1. La obligación de pago del cargador	101
2. La obligación de pago del destinatario	103
3. La obligación subsidiaria de pago del cargador	104
III. LA EXIGIBILIDAD DE LA OBLIGACIÓN DE PAGO DEL PORTE	105
1. Condiciones de exigibilidad de la obligación de pago.....	105
2. Pago por ejecución parcial del transporte	107
3. Régimen especial para los supuestos de transporte continuado.....	110
IV. DEMORA EN EL PAGO DEL PORTE	110
1. Plazo de la mora	110
2. Consecuencias de la mora.....	112
3. Posibilidad de pactos modificadores del régimen legal	113
BIBLIOGRAFÍA.....	114
EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EN LA LEY 15/2009, DE 11 DE NOVIEMBRE, DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS , por <i>Antonio F. Galacho Abolafio</i>	115
I. PLANTEAMIENTO	115
II. RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO CON PORTEADORES SUCESIVOS	117
III. RESPONSABILIDAD DE LOS PORTEADORES EFECTIVOS SEGÚN LA NUEVA NORMATIVA	118
IV. LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA IMPROPIA. BREVE REFERENCIA A LOS RÉGIMENES DE LA EDIFICACIÓN Y VIAJES COMBINADOS.....	121
V. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EFECTIVO. LA POSIBILIDAD DE LA RESPONSABILIDAD <i>IN SOLIDUM</i>	124
VI. CONCLUSIÓN	126
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS NOVEDADES DE LA LEY 15/2009, DE 11 DE NOVIEMBRE, DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS , por <i>Carlos Górriz López</i>	129
I. CARACTERÍSTICAS DE LA LEY	129
1. Técnica legislativa	130
2. Carácter mercantil y ámbito de aplicación.....	130
3. Naturaleza dispositiva.....	135
4. Influencias y condicionantes	135
II. NOVEDADES	138
1. Disposiciones generales	138
2. Documentación del contrato	141
3. Contenido del contrato.....	142
4. Depósito y enajenación de las mercancías.....	146
5. Responsabilidad del porteador	147
6. Porteadores sucesivos	151
7. Transporte multimodal	152
8. Mudanza	153
9. Prescripción de acciones.....	154
10. Disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales.....	154

	<u>Pág.</u>
III. CONCLUSIONES	155
LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE SUPERPUESTO CONFORME AL DERECHO ESPAÑOL , por <i>Esther Hernández Sainz</i>	157
I. DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	157
1. El transporte superpuesto en el marco del transporte plurimodal	157
2. La regulación de la responsabilidad en el transporte superpuesto por el art. 70 LCTTM	161
II. LA ARTICULACIÓN CONTRACTUAL DEL TRANSPORTE SUPERPUESTO Y SU DIFERENCIA SUSTANCIAL CON EL TRANSPORTE MULTIMODAL, COMO FUNDAMENTO DE UN SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DIVERSO	163
III. ANTECEDENTES DE LA REGULACIÓN ESPAÑOLA: EL ART. 2 CMR	166
IV. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ART. 70 LCTTM	169
1. Ámbito de aplicación territorial	169
2. Ámbito de aplicación objetivo	170
V. SUJETO RESPONSABLE FRENTE AL CARGADOR	173
1. Regla general: El porteador por carretera como responsable único del conjunto del transporte	173
2. Posibilidad de reclamación directa del cargador al porteador soporte	174
3. Sujetos responsables en supuestos de recurso a la superposición en el marco de contratos de transporte con subtransporte o de contratos sucesivos de transporte	174
VI. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE	175
1. Problemas que acarrea la divergencia entre los regímenes de responsabilidad de los distintos modos y posibles soluciones	175
2. Regla general: aplicación de la LCTTM al conjunto del transporte	176
3. Excepción: aplicación de las reglas imperativas correspondientes al modo de transporte en que se haya producido el daño cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado 2 del art. 70 LCTTM	177
4. La exigencia de responsabilidad por el porteador superpuesto al porteador soporte causante de la pérdida, avería o retraso	182
VII. CONCLUSIONES	182
BIBLIOGRAFÍA	185
LA COLABORACIÓN ENTRE PORTEADORES EN LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. EN PARTICULAR, LAS INCÓGNITAS DEL TRATAMIENTO DEL TRANSPORTE CON SUBTRANSPORTE , por <i>Carlos Llorente Gómez de Segura</i>	187
I. INTRODUCCIÓN	187
II. LA POSICIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE	190
III. LA POSICIÓN DEL PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS	193
IV. LA REGULACIÓN FINALMENTE ESTABLECIDA EN LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS	195
V. CONCLUSIONES	199

EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por José Manuel Martín Osante.....	201
I. LA DEFINICIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	201
1. Definición material y definición jurídica	202
2. Transporte interno de mercancías.....	205
3. Contrato único.....	207
II. IDENTIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MULTIMODAL.....	208
1. Sistema sectorial	209
2. Sistema sectorial perfeccionado.....	210
3. Sistema uniforme	211
III. LA OPCIÓN DE LA LCTTM POR UN SISTEMA SECTORIAL PERFECCIONADO	213
IV. EL SUPUESTO DE LOS DAÑOS ILOCALIZADOS	216
 DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO EN LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por Achim Puetz	 219
I. INTRODUCCIÓN	219
II. DERECHOS DEL DESTINATARIO	221
1. Derecho a exigir la entrega de las mercancías y del segundo ejemplar de la carta de porte.....	221
2. Derecho a solicitar la indemnización por daños y perjuicios.....	224
III. CARGAS DEL DESTINATARIO.....	232
1. Expedición de un justificante que documente la entrega	232
2. Pago del precio del transporte	232
3. Pago de otros gastos	233
4. Prestación de caución suficiente	233
IV. DERECHO DE RETENCIÓN DEL TRANSPORTISTA Y DEL DESTINATARIO.....	234
BIBLIOGRAFÍA.....	234
 APROXIMACIÓN A LA NOCIÓN DE PORTEADOR EN LA NUEVA LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS, por Juan Pablo Rodríguez Delgado	 237
I. INTRODUCCIÓN	237
II. EL CRITERIO DE LA ASUNCIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE TRANSPORTAR EN LA LCTTM.....	238
1. Breve mención al criterio asumido por el CCo y la LOTT	238
2. El criterio jurídico-obligacional asumido por la Ley	245
III. LA DESAPARICIÓN DEL TÉRMINO COMISIONISTA DE TRANSPORTE EN LA LCTTM.....	249
1. Debate doctrinal en torno al comisionista de transporte.....	249
2. Caracteres esenciales del comisionista de transporte en la legislación anterior.....	250
3. Novedades respecto del comisionista de transporte en la LCTTM	253

	<u>Pág.</u>
EL CONTRATO DE MUDANZA EN LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS DE 2009 , por <i>Daniel Rodríguez Ruiz de Villa</i>	263
I. EL CONTRATO DE MUDANZA, DE ATÍPICO A TÍPICO ESPECIAL	263
II. CONCEPTO DE CONTRATO DE MUDANZA	270
III. EL CONTRATO DE MUDANZA COMO UN CONTRATO PRESUPUESTADO	275
IV. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR	278
V. LÍMITES Y EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR. LA MATERIALIZACIÓN DE DICHA RESPONSABILIDAD: LAS RESERVAS... ..	281
BIBLIOGRAFÍA.....	290
LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR EX ART. 19 DE LA LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE , por <i>Aitor Zurimendi Isla</i>	293
I. FIN DE LA NORMA.....	293
II. SUPUESTOS INCLUIDOS.....	295
III. CONSECUENCIAS JURÍDICAS	299
BIBLIOGRAFÍA.....	302
3. TRANSPORTE AÉREO	
EL TRANSPORTE ACCESORIO DE EQUIPAJE , por <i>Blanca Bago Oria</i>	305
I. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE DE EQUIPAJES.....	305
II. REGULACIÓN.....	307
III. ELEMENTOS CONTRACTUALES	309
1. Elementos personales.....	309
2. Elementos reales.....	310
3. Elementos formales.....	313
IV. OBLIGACIONES DEL CONTRATO DE DE TRANSPORTE ACCESORIO DE MERCANCÍAS.....	315
1. Obligaciones y derechos del porteador	315
2. Obligaciones y derechos del remitente	316
V. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	318
1. Responsabilidad por incumplimiento de las obligaciones contractuales.	318
2. Responsabilidad en caso de accidente aéreo	324
VI. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR DAÑOS A TERCEROS	325
BIBLIOGRAFÍA.....	326
LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL PASAJERO EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: ALGUNAS CONSIDERACIONES CRÍTICAS EN TORNO A LAS NORMAS DE COMPETENCIA JUDICIAL Y DE DERECHO APLICABLE AL CONTRATO , por <i>Aurora Hernández Rodríguez</i>	329
I. INTRODUCCIÓN	329
II. REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y EQUIPAJE	330
1. Regulación convencional: Del « <i>Sistema de Varsovia</i> » al Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999.....	331
2. Regulación comunitaria.....	334

	<u>Pág.</u>
3. Legislación interna: Ley 41/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.....	336
III. TRIBUNAL INTERNACIONALMENTE COMPETENTE	337
1. El Convenio de Montreal	338
2. Relación entre los foros establecidos en el CM y los previstos en el Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000	339
3. Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: Algunas consideraciones críticas.....	341
4. Sistema de producción interna: art. 22 LOPJ.....	345
IV. DETERMINACIÓN DEL DERECHO APLICABLE AL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS.....	346
V. CONCLUSIONES.....	348
BIBLIOGRAFÍA.....	349
EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES Y LA ATRIBUCIÓN DEL CONTROL OPERACIONAL EN LOS DRY LEASE Y WET LEASE AGREEMENTS , por <i>José Huguet Monfort</i>	351
I. INTRODUCCIÓN	351
II. EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES: MODALIDADES Y DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES.....	352
1. Concepto y modalidades: los contratos de <i>dry lease</i> y <i>wet lease</i>	352
2. El arrendamiento y el <i>leasing</i> de aeronaves	354
3. El chárter aéreo	355
III. LA REGULACIÓN DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES TRAS EL REGLAMENTO NÚM. 1008/2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS	357
1. La concesión de licencias de explotación	359
2. La matrícula de aeronaves	360
3. La autorización previa para la concesión de licencias de explotación...	361
IV. LA ATRIBUCIÓN DEL CONTROL OPERACIONAL EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	364
BIBLIOGRAFÍA.....	366
COMPROMISOS VOLUNTARIOS DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS , por <i>Eugenio Olmedo Peralta</i>	369
I. A MODO DE INTRODUCCIÓN: DESREGULACIÓN VS. AUTORREGULACIÓN, SECTOR AÉREO Y MERCADO.....	369
II. MARCO EUROPEO DE DESARROLLO DE LOS COMPROMISOS VOLUNTARIOS	371
III. MATERIAS SUSCEPTIBLES DE COMPROMISO.....	373
IV. FORMAS DE MANIFESTACIÓN DE COMPROMISOS VOLUNTARIOS.....	374
1. Labor de IATA. La práctica recomendada núm. 1724 y su integración como condiciones generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros	375
2. Marco general de compromisos voluntarios.....	377
3. Compromisos voluntarios en la Unión Europea	378
4. Análisis del desarrollo y contenido de los compromisos	381
V. CONCLUSIONES	383

	<u>Pág.</u>
LAS RECIENTES REFORMAS LEGALES EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE AÉREO , por <i>Ignacio Quintana Carlo</i>	387
I. LA REVISIÓN AL ALZA DE LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD	387
II. LOS AVANCES DE IATA EN PUNTO A LA IMPLANTACIÓN DE LA CARTA DE PORTE AÉREO ELECTRÓNICA	390
III. LA RATIFICACIÓN POR ESPAÑA DEL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO Y DE SU PROTOCOLO EN MATERIA DE GARANTÍAS SOBRE OBJETOS AERONÁUTICOS	391
1. Conclusiones	393
IV. LOS TRABAJOS PREPARATORIOS PARA UNA REFORMA DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTES AÉREO	394
HACIA LA UNIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA DE PERSONAS EN CASO DE ACCIDENTE: REGULACIÓN EN EL DERECHO COMUNITARIO , por <i>Mercedes Zubiri de Salinas</i>	399
I. INTRODUCCIÓN	399
II. LOS REGLAMENTOS COMUNITARIOS SOBRE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN CASO DE ACCIDENTE	402
1. El transporte aéreo	402
2. El transporte por ferrocarril	405
3. El transporte marítimo	408
III. DIFERENCIAS ENTRE LOS TRES REGÍMENES	409
IV. PLANTEAMIENTO DE UNOS SUPUESTOS PRÁCTICOS Y CONCLUSIONES	413
BIBLIOGRAFÍA	415

4. TRANSPORTE MARÍTIMO

EL DERECHO DE CONTROL SOBRE LAS MERCANCÍAS EN EL NUEVO MARCO LEGAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO (LAS REGLAS DE ROTTERDAM) , por <i>Tatiana Arroyo Vendrell</i>	419
I. INTRODUCCIÓN	419
II. LA FINALIDAD DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL DERECHO DE CONTROL	423
1. Los intereses en la carga	423
2. Los contratos involucrados y el derecho de detención	424
III. ANTECEDENTES EN EL DERECHO UNIFORME DEL CONTRATO DE TRANSPORTE UNIMODAL Y EN LAS REGLAS UNIFORMES	426
IV. LAS NOVEDADES INCORPORADAS POR LAS REGLAS DE ROTTERDAM EN EL NUEVO RÉGIMEN DEL DERECHO DE CONTROL	428
1. Concepto y contenido del derecho de control	428
2. La identificación de la parte controladora y la transferencia del derecho de control	431
3. Requisitos para el ejercicio del derecho control y la obligación de ejecución de las instrucciones	435
4. La duración del derecho de control	437
5. La responsabilidad del porteador	439
BIBLIOGRAFÍA	441

LOS CONTENEDORES: ¿PUEDEN CONSIDERARSE PARTES DEL BUQUE? A PROPÓSITO DE LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD , por <i>Belén García Álvarez</i>	443
I. INTRODUCCIÓN	443
II. CONCEPTO DE CONTENEDOR	444
III. LA OBLIGACIÓN DE NAVEGABILIDAD. EN PARTICULAR, LA <i>CARGOWORTHINESS</i>	445
1. Consideraciones previas.....	445
2. La aptitud del buque para conservar las mercancías (la <i>cargoworthiness</i>).	449
IV. CONCLUSIONES	458
BIBLIOGRAFÍA.....	459
COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE DECISIONES EXTRANJERAS EN LAS «REGLAS DE ROTTERDAM» , por <i>Alberto Muñoz Fernández</i>	461
I. INTRODUCCIÓN	461
1. La competencia judicial internacional en las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo.....	462
2. Trabajos preparatorios de las Reglas de Rotterdam: dificultades en las negociaciones y distintas posturas	464
II. LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM	466
1. Introducción	466
2. Búsqueda de un equilibrio entre porteador y cargador	466
3. Carácter facultativo del Capítulo sobre competencia judicial internacional.	468
III. RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE DECISIONES EXTRANJERAS EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM	469
IV. VALORACIÓN FINAL: REGLAS DE ROTTERDAM Y COOPERACIÓN JUDICIAL CIVIL EN LA UNIÓN EUROPEA	469
BIBLIOGRAFÍA.....	470
LAS REFORMAS LEGALES EN CURSO EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO , por <i>Juan Luis Pulido Begines</i>	473
I. INTRODUCCIÓN	473
II. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA LEY ÓMNIBUS.....	473
1. La nacionalidad del capitán (art. 23)	474
2. Reforma de las titulaciones en marina mercante.....	479
3. Modificaciones en la legislación portuaria (art. 25).....	479
III. NOVEDADES EN SEGURIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	480
IV. A LA ESPERA DE LA GRAN REFORMA. PROBLEMAS PENDIENTES.....	481
1. La reforma del Derecho del transporte y del Derecho de la navegación	481
2. La necesidad de adaptarse a la regulación internacional	484
THE ROTTERDAM RULES, OR: THE POWER OF WISHFUL THINKING , por <i>Lorena Sales Pallarés</i>	485
I. INTRODUCTION	485

	<u>Pág.</u>
II. BACKGROUND	486
III. TYPES OF CONVENTIONAL LIABILITY SYSTEMS	488
IV. THE ROTTERDAM RULES	489
1. Reasons for change	490
2. Content of change	491
V. CONCLUSIONS	495
VI. BIBLIOGRAPHY	497
 III. LOS AUXILIARES DEL PORTEADOR: ASPECTOS JURÍDICO-LABORALES Y MERCANTILES	
LA PROYECCIÓN JURÍDICA DEL COMANDANTE , por <i>Blanca Bago Oria</i>	501
I. CONFIGURACIÓN LEGAL DEL COMANDANTE	501
1. Posición del comandante dentro de la empresa aérea	502
2. El comandante en la Ley de Navegación Aérea y en el Derecho internacional	504
II. PROYECCIÓN PÚBLICA DE LA ACTIVIDAD DEL COMANDANTE	506
1. La llamada <i>delegación de autoridad</i>	506
2. La colaboración del comandante en los cambios de Estado civil acaecidos durante el vuelo	512
BIBLIOGRAFÍA	516
EL PROBLEMA DE LA CALIFICACIÓN JURÍDICO-LABORAL EN LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE PAQUETERÍA INTERNACIONAL , por <i>Marta Casado Abarquero</i>	517
I. INTRODUCCIÓN: LAS FRONTERAS DE LA LABORALIDAD	517
II. APROXIMACIÓN AL PROBLEMA DE LA RELACIÓN CONTRACTUAL DE LOS REPARTIDORES	518
III. LA CALIFICACIÓN DE LA RELACIÓN CONTRACTUAL DE LOS REPARTIDORES EN EL ÁMBITO INTERNO: ANÁLISIS LEGAL Y JURISPRUDENCIAL	519
1. Introducción	519
2. Tras la Sentencia de 1986	519
3. Tras la reforma del ET	520
IV. LA CALIFICACIÓN DE LA RELACIÓN CONTRACTUAL DE LOS REPARTIDORES DE CARÁCTER INTERNACIONAL	527
TRABAJO Y CRISIS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA , por <i>Fernando Elorza Guerrero</i>	531
I. FOTOGRAFÍA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA: EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	531
II. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRANSPORTISTAS	534
III. LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO	541
IV. LA RECONVERSIÓN DEL SECTOR	545
BIBLIOGRAFÍA	547

IV. TRANSPORTE Y DERECHO CONCURSAL

LA POSIBILIDAD DE EJECUCIÓN SEPARADA DE LOS TITULARES DE CRÉDITOS CON PRIVILEGIOS SOBRE BUQUES Y AERONAVES AL MARGEN DEL CONCURSO , por <i>Andrés Gutiérrez Gilsanz</i>	551
I. INTRODUCCIÓN. EL DERECHO DE SEPARACIÓN DE LOS TITULARES DE CRÉDITOS CON PRIVILEGIOS SOBRE BUQUES Y AERONAVES. NATURALEZA JURÍDICA. FUNDAMENTO. CUESTIONES PENDIENTES	551
II. PRIVILEGIOS SOBRE BUQUES Y AERONAVES. NATURALEZA JURÍDICA. FUENTES NORMATIVAS	555
III. LOS CRÉDITOS CON PRIVILEGIOS SOBRE BUQUES Y AERONAVES CON DERECHO DE SEPARACIÓN EN EL CONCURSO	557
1. Los créditos con privilegios sobre el buque con derecho de ejecución separada en caso de concurso	557
2. Los créditos con privilegios sobre la aeronave con derecho de ejecución separada en el concurso	562
IV. EL PLAZO PARA EL EJERCICIO DEL DERECHO DE EJECUCIÓN SEPARADA	563
V. EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR EN LA EJECUCIÓN SEPARADA DEL BUQUE O DE LA AERONAVE AL MARGEN DEL CONCURSO	565
VI. LA GRADUACIÓN DE LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS FUERA DEL CONCURSO	567
1. La graduación extraconcursal de los créditos con privilegio sobre el buque	567
2. La graduación extraconcursal de los créditos con privilegio sobre la aeronave	569
VII. LA GRADUACIÓN CONCURSAL DE LOS CRÉDITOS CON PRIVILEGIO SOBRE BUQUES Y AERONAVES	570
1. La graduación concursal de los créditos con privilegio sobre buques	570
2. La graduación concursal de los créditos con privilegio sobre la aeronave	572
BIBLIOGRAFÍA	573
EL PRIVILEGIO DEL PORTEADOR EN EL ÁMBITO CONCURSAL Y EXTRA-CONCURSAL , por <i>Ana M.^a Tobío Rivas</i>	575
I. INTRODUCCIÓN: EL TRADICIONAL PRIVILEGIO DEL PORTEADOR	575
II. LA ELIMINACIÓN DEL PRIVILEGIO ESPECÍFICO DEL PORTEADOR EN EL PROCEDIMIENTO CONCURSAL	576
III. MANTENIMIENTO DEL ESPECÍFICO PRIVILEGIO DEL PORTEADOR EN EL MARCO DE LAS EJECUCIONES SINGULARES O INDIVIDUALES	578
1. Privilegios en caso de impedimentos para efectuar el transporte y para la entrega	579
2. Privilegios en caso de impago del precio del transporte: enajenación de las mercancías	580
3. Aplicación del resultado de la venta de las mercancías	580
IV. ¿UN POSIBLE PRIVILEGIO UTILIZABLE POR EL PORTEADOR EN EL PROCEDIMIENTO CONCURSAL REFERIDO A LOS «CRÉDITOS POR TRABAJO PERSONAL NO DEPENDIENTE»?	580

	<u>Pág.</u>
V. LOS POSIBLES PRIVILEGIOS DE OTROS OPERADORES DEL TRANSPORTE	587
V. SEGURIDAD DEL TRANSPORTE	
1. SAFETY & SECURITY	
THE MARITIME TRANSPORT: SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL ASPECTS IN THE EURO-MEDITERRANEAN AREA , por <i>Gabriella Cangelosi</i>	591
I. INTRODUCTION.....	591
II. MEDITERRANEAN MARITIME TRANSPORT	594
1. Euro-Mediterranean Security: a search for partnership.....	597
2. The case study: Safemed Project	599
III. THE TRANSPORT SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL ASPECTS IN THE EURO-MEDITERRANEAN AREA	600
1. Maritime transport safety	601
2. Maritime transport security.....	604
IV. CONCLUSIONS.....	607
REFERENCES	609
ANÁLISIS ESPACIO TEMPORAL DE LA INSEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO , por <i>Luis Chias Becerril, Lourdes Hermosillo Plasencia, Héctor Daniel Resendiz López y Antonio Iturbe Posadas</i>	611
I. INTRODUCCIÓN	611
II. LA INFORMACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DISTRITO FEDERAL.....	613
III. PATRONES TERRITORIALES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DF.....	614
IV. PATRONES TEMPORALES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	621
V. PROPUESTA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PARA EL DF.....	624
EL CAMINO HACIA LA CULTURA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO A TRAVÉS DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO IGS , por <i>Rosa Mary de la Campa Portela, Alsira Salgado Don y Santiago Iglesias Baniela</i>	627
I. INTRODUCCIÓN.....	627
II. SEGURIDAD MARÍTIMA Y FACTOR HUMANO	628
III. ACTUACIONES DE LA OMI ANTE EL FACTOR HUMANO.....	630
IV. GÉNESIS E IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO IGS.....	631
1. Normativa internacional	631
2. Normativa comunitaria	633
3. Normativa nacional	633
V. CONTRIBUCIÓN DEL CÓDIGO IGS A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA	634
VI. DIFICULTADES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO IGS	637
VII. CULTURA DE SEGURIDAD Y CÓDIGO IGS	639
VIII. CONCLUSIONES.....	643
BIBLIOGRAFÍA.....	644

2. PIRATERÍA AÉREA Y MARÍTIMA

PIRATERÍA AÉREA: CONCEPTO, NATURALEZA Y CARACTERES , por <i>Francisco Carlos López Rueda</i>	649
I. PRELIMINAR	649
1. Planteamiento	649
2. Elementos de la relación jurídica aeronáutica	650
3. Piratería marítima y aérea: analogías y diferencias	654
II. TERMINOLOGÍA	656
III. CONCEPTO	658
IV. REGULACIÓN	659
1. Seguridad aeronáutica	660
2. Represión de actos contra la seguridad aeronáutica	662
V. NATURALEZA Y CARACTERES	663
VI. CONCLUSIONES	666
BIBLIOGRAFÍA	667
LA PIRATERÍA EN LA MAR: CONCEPTOS GENERALES, MODUS OPERANDI Y FACTORES RELEVANTES EN LA GÉNESIS DE ESTOS ACTOS DELICTIVOS , por <i>Alsira Salgado Don, Santiago Iglesias Baniela y Rosa Mary de la Campa Portela</i>	669
I. INTRODUCCIÓN	669
II. HISTORIA DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA	671
III. DIFERENCIAS ENTRE ROBO ARMADO CONTRA BUQUES, PIRATERÍA Y TERRORISMO	672
1. Definición de piratería según la IMO (<i>International Maritime Organization</i>)	673
2. Definición de piratería según IMB (<i>International Maritime Bureau</i>)	673
3. Definición de terrorismo según la ONU (<i>Organización de las Naciones Unidas</i>)	674
IV. EL MUNDO PIRATA	674
1. Las víctimas y el botín	674
2. Como identificar a un pirata	675
3. Recursos	675
4. <i>Modus operandi</i> de los piratas	676
V. LA PIRATERÍA EN SOMALIA EN LA ACTUALIDAD	679
1. <i>Modus operandi</i> de los piratas somalíes	681
2. Casos relevantes	682
VI. MEDIOS DE AUTODEFENSA DE LA TRIPULACIÓN	683
1. Recomendaciones y advertencias de la IMO	683
2. Protección y apoyo militar	684
3. Rol de tripulación	684
4. ¿A quién reportar un ataque?	685
VII. CONCLUSIÓN	686
BIBLIOGRAFÍA	687

VI. ECONOMÍA Y POLÍTICA DEL TRANSPORTE

1. ECONOMÍA DEL TRANSPORTE

LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE AVIACIÓN COMERCIAL , por <i>Rosa Cáceres</i>	691
I. INTRODUCCIÓN	691
II. LA POLÍTICA INTERIOR DE LA UE EN MATERIA DE AVIACIÓN COMERCIAL.....	694
1. Normas sobre la competencia	696
2. Libertades del aire.....	697
3. Compañías aéreas comunitarias	697
4. Designación de compañías	698
5. Precios.....	698
III. LA POLÍTICA EXTERIOR DE LA UE EN MATERIA DE AVIACIÓN COMERCIAL.....	700
IV. CONCLUSIONES	703
BIBLIOGRAFÍA.....	704
INEFICIENCIAS EN LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS EN LAS REGIONES TRANSFRONTERIZAS: EVIDENCIA EMPÍRICA DE PORTUGAL Y ANDALUCÍA , por <i>M.ª Dolores Caro Vela</i>	707
I. INTRODUCCIÓN	707
II. BARRERAS EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZOS	708
III. ANÁLISIS EN LA FRONTERA ANDALUCÍA-PORTUGAL.....	711
1. La planificación de las infraestructuras.....	711
2. Flujos de mercancías en la frontera	716
IV. CONSIDERACIONES Y PROPUESTAS.....	721
BIBLIOGRAFÍA.....	724
LA FIDELIDAD DEL TURISTA DE CRUCEROS EN UN CONTEXTO ECONÓMICO DE INCERTIDUMBRE , por <i>Juan Carlos Fandos Roig, Javier Sánchez García, Miguel Ángel Moliner Tena, Marta Estrada Guillén, Luis Callarisa Fiol, Miguel Ángel López Navarro, Jaume Llorens Monzones, Rosa Rodríguez Artola, Susana Soria Rovira y Vicente Tortosa Edo</i>	727
I. INTRODUCCIÓN.....	727
II. EL TURISMO COMO MOTOR ESTRATÉGICO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	729
III. TURISMO DE CRUCEROS.....	731
1. Los puntos fuertes del turismo de cruceros	732
2. El turismo de cruceros en Europa	732
3. España como destino del turismo de cruceros	733
4. Turismo de cruceros en la Comunidad Valenciana.....	735
5. Perspectivas de futuro	736
6. Perfil del turista de cruceros.....	737
IV. IMPORTANCIA DE LA LEALTAD DEL CLIENTE EN EL TURISMO DE CRUCEROS	737

	<i>Pág.</i>
V. VALOR PERCIBIDO COMO DETERMINANTE DE LA LEALTAD DEL TURISTA.....	738
VI. PROPUESTA DE UNA ESCALA DE MEDICIÓN.....	741
VII. CONCLUSIONES.....	744
BIBLIOGRAFÍA.....	744
LOS MODELOS DE GESTIÓN DE LA CALIDAD EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO DE AUTOBUSES: ANÁLISIS EMPÍRICO DE LAS CAPITALES DE PROVINCIA ESPAÑOLAS , por <i>Carlos Alberto Fernández Álvarez, María Isabel de Lara Bueno y María Leonor Mora Agudo</i>	747
I. INTRODUCCIÓN	747
II. EL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS COMO SERVICIO PÚBLICO MUNICIPAL.....	748
III. LOS MODELOS DE CALIDAD EN EL ÁMBITO DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL.....	750
1. Cartas de Servicios	750
2. Modelos basados en la autoevaluación: EFQM, CAF y EVAM	752
3. Modelos basados en la certificación: ISO 9001 y UNE-EN 13816.....	754
IV. ANÁLISIS EMPÍRICO DEL SERVICIO EN LAS CAPITALES DE PROVINCIA Y CIUDADES AUTÓNOMAS ESPAÑOLAS	755
1. Adecuación de las Cartas de Servicios al modelo propuesto por el RD 951/2005.....	758
2. Evidencia sobre los modelos basados en la certificación: ISO 9001 y UNE-EN 13816	760
3. Evidencia sobre modelos basados en la autoevaluación: EFQM, CAF y EVAM	761
4. Implantación de contenidos de calidad en el conjunto de municipios analizados	761
V. CONCLUSIONES	765
BIBLIOGRAFÍA.....	767
EL PROCESO DE ADAPTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA , por <i>Miguel Ángel López Navarro y Rosa María Rodríguez Artola</i>	769
I. INTRODUCCIÓN	769
II. MARCO CONCEPTUAL.....	771
III. DISEÑO METODOLÓGICO DEL ESTUDIO EMPÍRICO	773
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	774
1. La reestructuración de la flota.....	776
2. La reestructuración de la plantilla de conductores	777
3. Un cambio en el modelo de negocio	778
4. El establecimiento de una estructura en el país de destino.....	779
V. CONCLUSIONES.....	781
BIBLIOGRAFÍA.....	782
EL SECTOR TRANSITARIO VALENCIANO: SITUACIÓN ACTUAL Y RETOS FUTUROS , por <i>Carolina Navarro Correcher, Gabriel Ferrús Clari y Salvador Furió Pruñonosa</i>	785

	<u>Pág.</u>
I. INTRODUCCIÓN	785
II. METODOLOGÍA	786
1. Recopilación de la información.....	786
2. Análisis de la información	788
3. Elaboración del diagnóstico	789
III. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR TRAN- SITARIO VALENCIANO.....	789
1. Estructura empresarial	789
2. Principales características de la actividad	790
IV. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE LA CRISIS EN EL SECTOR	794
1. Estudio del impacto de la crisis en función del tamaño de empresa	795
2. Estudio del impacto de la crisis en función de la pertenencia a un gru- po empresarial	797
3. Estudio del impacto de la crisis en función de año de inicio de la acti- vidad.....	797
V. PRINCIPALES PROBLEMAS DEL SECTOR.....	798
1. Estructura empresarial y costes	798
2. Cooperación con otros actores de la cadena logística.....	799
3. Problemas asociados al hinterland y el foreland.....	799
4. Capacitación del personal.....	800
VI. CONCLUSIONES	800
BIBLIOGRAFÍA.....	800
LOS LÍMITES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL ÁMBITO DE LA LOGÍS- TICA URBANA: EL CASO DE LA CIUDAD DE VICENZA , por <i>Sandrine Ville, Laetitia Dablanc y Jesús González-Feliu</i>	801
I. INTRODUCCIÓN	801
II. LOS CENTROS DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS: DEFINI- CIÓN Y TIPOLOGÍA	802
1. Tipología de CDU.....	803
2. Elementos de planificación de la logística urbana	804
III. EL CASO VICENZA	805
1. Las carencias de las normas legales sobre el contrato del transporte....	806
2. La decisión de primera instancia: la sentencia del tribunal administra- tivo de Veneto del 23 de Enero de 2008	807
3. La posición del Consejo del Estado italiano sobre el caso de Vicenza: la decisión del 3 de Febrero de 2009	809
IV. LAS ENSEÑANZAS (DEL CASO VICENZA) PARA LAS AGLOMERACIO- NES EUROPEAS	811
V. CONCLUSIÓN	814
BIBLIOGRAFÍA.....	815
2. FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	
NOTAS SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES. Reflexiones a partir de las sociedades estatales y el con- trato de colaboración entre el sector público y el sector privado , por <i>Julio González García</i>	821

	<i>Pág.</i>
I. PROBLEMAS ACTUALES DE LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUC- TURAS PÚBLICAS.....	821
II. DOS IMPULSOS ANTAGÓNICOS DEL DERECHO COMUNITARIO	824
III. LA JURISPRUDENCIA COMUNITARIA SOBRE PRESTACIONES IN HOUSE: UNA VISIÓN DISTORSIONADA DEL DERECHO DE LA COM- PETENCIA.....	826
IV. LA PRIVATIZACIÓN DE LOS MODOS DE EJECUTAR INFRAESTRUC- TURAS COMO SOLUCIÓN. EN PARTICULAR LAS SOCIEDADES ES- TATALES DE OBRAS PÚBLICAS.....	827
V. RÉGIMEN GENERAL DE LOS «MEDIOS PROPIOS Y SERVICIOS TÉCNICOS» DE LA ADMINISTRACIÓN.....	831
VI. ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA Y SOCIEDADES ESTATALES DE OBRAS PÚBLICAS.....	834
VII. EL IMPULSO A LAS CPP.....	837
VIII. DE LA INDETERMINACIÓN COMO CONCEPTO GENÉRICO A SU CONFIGURACIÓN COMO MODALIDAD CONTRACTUAL TÍPICA EN LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO	839
IX. ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA Y CONTRATOS DE COLABORA- CIÓN PÚBLICO-PRIVADA.....	842
X. DESREGULACIÓN, PRIVATIZACIÓN Y DESAPODERAMIENTO ADMI- NISTRATIVO	845
XI. INGENIERÍA JURÍDICO-FINANCIERA, CONTABILIDAD DE DISEÑO Y TRANSPARENCIA ADMINISTRATIVA EN LOS CONTRATOS DE CO- LABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA.....	846

3. MOVILIDAD SOSTENIBLE

EL TRANSPORTE DE ALTA VELOCIDAD: UN NUEVO RETO PARA EL FO- MENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA UNIÓN EUROPEA , por <i>Carlos Francisco Molina del Pozo, Aurora Soares y Ronan Cirefice</i>	851
INTRODUCCIÓN	851
I. MARCO JURÍDICO DE DESARROLLO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES	852
1. Llamamiento a actuar: los Libros Blancos de la Comisión	853
2. La integración de la alta velocidad en las políticas de la Unión Europea...	856
II. ALTA VELOCIDAD Y ESTRATEGIA DE LISBOA RENOVADA —LA CLAVE PARA CONSEGUIR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LAS REGIONES EUROPEAS—	859
1. Alta velocidad, energía y cambio climático	860
2. Alta velocidad y desarrollo urbano: el efecto «acelerador».....	862
CONCLUSIÓN.....	864
BIBLIOGRAFÍA.....	865
EL PAPEL DE LOS AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS EN LA SOSTENIBILI- DAD DEL TRANSPORTE , por <i>Derly Ferreira González y Francisco Carlos López Rueda</i>	867
I. LA DIMENSIÓN AMBIENTAL DEL TRANSPORTE: AGENTES INVOLU- CRADOS.....	867
1. Preliminar	867

	<u>Pág.</u>
2. El <i>statu quo</i> de la sostenibilidad del transporte	869
II. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA (RSC): UNA NUEVA CULTURA EMPRESARIAL.....	870
1. Falta de un concepto unívoco.....	870
2. Responsabilidad Ambiental Corporativa (RAC) como modalidad de «RSC»	871
3. Naturaleza.....	872
4. El papel de los poderes públicos y las empresas	872
5. «RSC» y sostenibilidad.....	874
III. PRINCIPALES CAMPOS DE ACTUACIÓN DE LA «RSC» EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE	875
EL NUEVO MARCO EUROPEO SOBRE TRANSPORTE ECOLÓGICO. EN PARTICULAR, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EL RUIDO, por Ximena Lazo Vitoria....	879
I. MEDIDAS COMUNITARIAS PARA UN TRANSPORTE ECOLÓGICO.....	879
1. Antecedentes generales	879
2. El nuevo marco de tarificación de los peajes en función de los costes de la contaminación.....	880
3. La reducción del ruido del transporte ferroviario.....	887
II. CONSIDERACIONES FINALES	891
BIBLIOGRAFÍA.....	892
LA ECOLOGIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: UNA PERSPECTIVA NORMATIVA EN EL MARCO DE LAS POLÍTICAS COMUNITARIAS, por María Eugenia Teijeiro Lillo.....	895
I. EL PROTAGONISMO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SU INTERRELACIÓN CON EL MEDIO MARINO	895
II. LA SOSTENIBILIDAD EN EL CONTEXTO COMUNITARIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	896
III. EL «NUEVO» MARCO NORMATIVO APLICABLE PARA LA «ECOLOGIZACIÓN» DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	897
1. La apuesta hacia la unificación del concepto de contaminación marina	898
2. La consolidación de la prevención ambiental por contaminación atmosférica.....	900
3. Los nuevos integrantes de la prevención de la contaminación marina por los buques.....	901
IV. ALGUNAS REFLEXIONES PARA CONCLUIR	907

PRÓLOGO

Cuando en 2004 desde CEDIT se afrontó el reto de organizar el I Congreso Internacional en materia de transporte, fue grata la sorpresa al descubrir la gran aceptación de la que gozó el evento en un ámbito al que tradicionalmente se había prestado poca atención por parte de la comunidad científica. Seis años después, la celebración del IV Congreso Internacional de Transporte: soluciones en un entorno económico incierto ha brindado la oportunidad de comprobar que la temática sigue suscitando un interés notable. La presente obra —que reúne cerca de medio centenar de ensayos, entre ponencias y comunicaciones, sobre las más diversas cuestiones relacionadas con el sector del transporte— es prueba palpable del éxito de la iniciativa.

El referido evento tuvo lugar los días 26, 27 y 28 de mayo de 2010 en la Universitat Jaume I de Castellón y contó con la ayuda inestimable del Ministerio de Ciencia e Innovación, de la Fundación Caixa Castelló–Bancaixa–Universitat Jaume I, de la Fundación Port Castelló y de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas de la Universitat Jaume I. Sólo gracias al respaldo de estas instituciones ha sido posible asumir la organización del Congreso. Asimismo, merecen un capítulo especial de agradecimiento los patrocinadores estratégicos (la Fundación Francisco Corell y la Diputación Provincial de Castellón) y demás patrocinadores de CEDIT (en concreto, 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.

Por su parte, la celebración del Congreso —y la publicación misma del libro de actas 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 el título «El futuro del transporte postal y de mensajería en el nuevo marco jurídico liberalizado», cuenta con el apoyo financiero de la Fundación Caixa Castelló–Bancaixa y la Universitat Jaume I. Vaya por delante el agradecimiento a estas

instituciones que, en sucesivas ocasiones, han tenido a bien apoyar la labor investigadora de CEDIT.

Por lo que se refiere al contenido de la obra, se ha intentado respetar, en lo posible, el orden de los distintos paneles en que se estructuró el Congreso. Si bien no resulta nada fácil, en una obra de estas características, tratar de lograr un reparto homogéneo de los temas, se han intentado agrupar en distintos apartados por razones de afinidad. De esta forma se puede ofrecer una obra más coherente, sistemática y, por ende, más útil para el lector. Así, se abordan en los distintos capítulos las implicaciones que para el transporte tiene la apertura a la libre competencia; el contrato de transporte (que se estudia, principalmente, desde una óptica sectorial: terrestre, aéreo, marítimo y multimodal); los auxiliares del porteador (desde un punto de vista tanto mercantil como laboral); transporte y Derecho concursal; la seguridad del transporte (donde se abordan cuestiones relacionadas con la safety & security, así como la piratería aérea y marítima); y, por último, la economía y política del transporte (economía del transporte, financiación de infraestructuras y movilidad sostenible).

Para la publicación se ha optado 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 CEDIT. El presente volumen constituye, pues, un elemento más de esta apuesta.

Como ya venía 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 fueran defendidas públicamente en una de las sesiones del Congreso. En esta ocasión, el jurado —compuesto por los profesores Massimo Deiana, Alberto Empananza Sobejano, Ricardo García Macho, M.^a José Morillas Jarillo, Juan Luis Pulido Begines, Celestino Suárez Burguet y Leopoldo Tullio— decidió otorgar la referida distinción a D.^a Tatiana ARROYO VENDRELL, profesora ayudante de Derecho mercantil de la Universidad Carlos III de Madrid, por su comunicación bajo el título «El derecho de control sobre las mercancías en el nuevo marco legal del contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (las Reglas de Rotterdam)». El jurado quiso hacer constar, además, el alto nivel de los trabajos sometidos a su consideración, confiriendo una mención especial a la comunicación presentada por D.^a Esther HERNÁNDEZ SAINZ, profesora ayudante doctora de Derecho mercantil de la Universidad de Zaragoza, titulada «La responsabilidad en el transporte superpuesto conforme al Derecho español». Ambos trabajos se encuentran en la presente obra.

Al margen de ello, es justo expresar nuestra gratitud a los ponentes y comunicantes, pues a su valiosa contribución se debe, sin duda alguna, el éxito y continuidad de la iniciativa, que culmina con la publicación de las actas. Agradecimiento que queremos hacer extensivo a los demás integrantes del comité organizador —José Huguet Monfort, Marta González Monsonís y Achim Puetz—, todos ellos miembros de CEDIT, 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, a 1 de febrero de 2011

Fernando MARTÍNEZ SANZ
Catedrático de Derecho Mercantil

M.^a Victoria PETIT LAVALL
Catedrática de Derecho Mercantil

Directores del Congreso

EL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y ESTADOS UNIDOS: «MÁS QUIERO DOBLONES QUE BLASONES»

Norberto E. LUONGO*

SUMARIO: INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES HISTÓRICOS RECIENTES.—I. EL ADVENIMIENTO DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS: 1. Principales características del Acuerdo. 2. Primeras reacciones. 3. La realidad post-Acuerdo.—II. ELEMENTOS QUE AFECTAN LA VIABILIDAD DEL ESTABLECIMIENTO DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD DENTRO DE TERRITORIO EUROPEO: 1. Factores relacionados con el sistema y las redes de transporte existentes en la Unión Europea: A) La proliferación de aerolíneas de bajo costo en el mercado europeo. B) La fuerte presencia de las aerolíneas charter. C) La extensa y altamente eficiente red ferroviaria europea. D) Otros medios de transporte. 2. Factores relacionados con diversas normativas europeas: A) La legislación protectora de los derechos del pasajero aéreo. B) El Régimen de Comercio de Emisiones de Gases de Efectos Invernadero. 3. Otros factores: A) Decrecimiento de la importancia del tráfico de quinta libertad. B) El «*change of gauge*». C) La precariedad del Acuerdo mismo. D) La actualidad económica.—III. LAS RAZONES DE FONDO: 1. Planteo de la cuestión. 2. *Res ipsa loquitur*. 3. El camino a Londres. 4. Bienvenidos a Heathrow.—IV. CONCLUSIÓN.

INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES HISTÓRICOS RECIENTES

La Convención de Chicago de 1944 se reunió en dicho año a los fines de establecer las bases del ordenamiento que habría de gobernar la aviación civil internacional en el escenario post-Segunda Guerra Mundial. Tanto la convención misma como el principal de los documentos que dio a luz, el Convenio de Chicago¹, lograron un éxito temprano en su misión y han dado lugar a un sistema jurídico internacional que constituye un fenómeno de

* El autor es Master of Laws and Doctoral Candidate en el *Institute of Air Space Law, McGill University* (Canadá), y director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil de la República Argentina. Todas las opiniones vertidas por el autor en este artículo son hechas exclusivamente en su capacidad personal y no necesariamente representan el punto de vista de la Administración para la cual ejerce funciones ni pueden ser interpretadas como una expresión de la misma. El autor puede ser contactado a través de la siguiente dirección electrónica: luongo@norbertoluongo.com.

¹ *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, 7 de diciembre de 1944, 15 U.N.T.S. 295, OACI Doc. 7300/6. El Convenio cuenta en la actualidad con 190 Estados contratantes (fecha de última consulta, 19 de marzo de 2010): <http://www.icao.int/icao/en/leb/chicago.pdf>.

magnitudes asombrosas. Otros documentos concomitantes con aquél también nacieron de esa Convención, aunque no todos tuvieron igual suerte. Para los propósitos de esta ponencia, alcanza con señalar que uno de ellos, destinado a regular internacionalmente el intercambio de los derechos de tráfico aéreo², si bien alcanzó a entrar en vigencia, posee un alcance extremadamente limitado, no sólo por la escasa cantidad de Estados partes con la que cuenta, sino, además, debido a que los mismos representan verdaderamente un porcentaje muy menor en el volumen del tráfico aéreo internacional. En consecuencia, la casi totalidad de las naciones del mundo regulan este aspecto del comercio internacional mediante la conclusión de acuerdos individuales entre sí, siendo el mecanismo de «acuerdos bilaterales» sin duda el más extendido universalmente.

No resultaría oportuno adentrarnos aquí a efectuar un análisis histórico de tales acuerdos, por lo cual nos limitaremos a señalar que la tendencia moderna en tal sentido está expresada a través de los denominados «acuerdos de cielos abiertos», los cuales —a diferencia de los acuerdos bilaterales tradicionales— prescinden de casi toda restricción regulatoria, dejando librado a los intereses de los propios involucrados el determinar cuestiones tan delicadas como designación de los operadores aéreos (las aerolíneas), establecimiento de frecuencias, determinación de capacidad y tarifas, etcétera.

Particularmente, Estados Unidos ha estado siempre interesado en desarrollar una política de mayor liberalización de los mercados aéreos internacionales. Estos deseos comenzaron finalmente a cristalizarse con la celebración de un acuerdo de cielos abiertos con los Países Bajos en 1992, que resultó pionero en tal sentido. En efecto, hacia 1995 Estados Unidos había ya concluido acuerdos de carácter liberal con ocho Estados miembros de la Unión Europea, y negociaciones similares con Alemania, su segundo más grande socio transatlántico en materia de transporte aéreo (después del Reino Unido), se encontraban ya avanzadas³. Fue entonces cuando la Comisión de la Unión Europea comenzó a involucrarse más activamente en la política exterior del continente en materia de transporte aéreo. La Comisión procuró, a tal efecto, obtener del Consejo un mandato para negociar de manera exclusiva un único acuerdo de aviación comercial con Estados Unidos en representación de todos los Estados miembros de la Unión. Dicho mandato le fue concedido, aunque limitado sólo a ciertos aspectos operativos. En vista de ese alcance restringido, Estados Unidos continuó con su política de negociación con los Estados europeos en forma individual, y hasta sometió a revisión el estricto acuerdo bilateral que lo ligaba con el Reino Unido. La Comisión comenzó entonces a cuestionar la validez legal de tales negociaciones y de sus resultados. El fundamento de la crítica consistía, principalmente, en la existencia en tales acuerdos de una cláusula por la cual Estados Unidos estaba facultado para denegar la autorización para prestar servicio a una aerolínea designada por el estado contraparte si la misma no era sustancialmente propiedad de nacionales de ese Estado ni

² *Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional*, 171 U.N.T.S. 389. El Acuerdo, después de casi sesenta y seis años transcurridos desde su entrada en vigencia, cuenta en la actualidad con sólo once Estados partes. *Vid.* <http://www.icao.int/icao/en/leb/Transport.pdf>.

³ Una lista completa de los países con los cuales Estados Unidos mantiene acuerdos con características de «cielos abiertos» puede consultarse en el siguiente sitio: <http://www.state.gov/e/eeb/rls/othr/ata/114805.htm>.

efectivamente controlada por aquéllos. Ello implicaba —de acuerdo con la posición sustentada por la Comisión— una ilegítima actitud discriminatoria por cuanto impedía a ciudadanos de un Estado miembro la participación en aerolíneas de nacionalidad de otro Estado miembro, o establecer aerolíneas en otro Estado miembro que no fuese el del propio interesado. En este punto, la Corte Europea de Justicia dio la razón a la Comisión, y como consecuencia de ello, el Consejo le confirió el mandato de negociar y concluir los acuerdos comerciales de la Comunidad Europea en su conjunto con terceros países a partir de ese momento.

El *Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la Unión Europea y Estados Unidos*⁴, más comúnmente conocido por la simple denominación de «Acuerdo de Cielos Abiertos UE-USA», fue concluido entre ambas partes el 25 de abril de 2007 y se encuentra provisoriamente en vigor desde el día 30 de marzo de 2008.

I. EL ADVENIMIENTO DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS

1. Principales características del Acuerdo

Haciendo una muy apretada síntesis, podemos señalar que los principales rasgos que caracterizan al Acuerdo de Cielos Abiertos UE-USA son los que a continuación se enumeran:

1. No existe limitación en el número de transportistas aéreos que pueden ser designados para operar entre las partes. Ha de recordarse que los acuerdos bilaterales tradicionales, usualmente contenían una cláusula que restringía el número de operadores a designarse a no más de una o dos aerolíneas.
2. El Acuerdo establece que cada parte podrá fijar libremente la capacidad y frecuencia de los vuelos a cumplirse⁵, determinando las tarifas que le parezcan más apropiadas⁶, las cuales ni siquiera deberán ser sometidas a comunicación previa a la otra parte⁷. Los clásicos acuerdos bilaterales, en cambio, contenían cláusulas muy específicas que determinaban de antemano la capacidad que podía ser ofrecida por la aerolínea designada para cumplir el servicio, y/o requerían a su vez que las tarifas a aplicar estuviesen sujetas a un proceso de aprobación de las mismas.
3. En lo que hace a la mentada cláusula concerniente a la propiedad sustancial y el control efectivo, se establece que Estados Unidos podrá oponerse a la prestación de servicio por parte de una aerolínea designada por su contraparte únicamente si la simple mayoría de los intereses que representan la propiedad de tal empresa no es detenida por alguno de los Estados miembros de la Unión Europea, o bien por nacionales suyos, o si la aerolínea no posee el asiento principal de sus negocios en territorio de la Unión Europea⁸.

⁴ CE, *Air Transport Agreement* [2007] O.J. L 134/4.

⁵ *Ibid.*, art. 3.4.

⁶ *Ibid.*, art. 13.

⁷ *Ibid.*, art. 13.

⁸ *Ibid.*, arts. 4.b) y 5.1.b). Es verdad que ya antes de la firma del acuerdo, Estados Unidos había demostrado, en los hechos, que no tenía objeciones que plantear a una propiedad multi-

4. Se amplían las oportunidades comerciales mediante la expresa autorización concedida a través del nuevo acuerdo para que los transportistas designados celebren acuerdos del tipo *block-space*⁹ o de código compartido¹⁰ con otras aerolíneas¹¹, incluso pertenecientes a terceros países¹².
5. Finalmente, en lo que más directamente se relaciona con el objeto de estudio de esta presentación digamos que, mientras los acuerdos bilaterales tradicionales incluían la expresa mención de todos y cada uno de los puntos de un Estado desde y hacia los cuales los transportistas designados por la contraparte podían operar, el Acuerdo de Cielos Abiertos UE-USA garantiza a los operadores aéreos de las partes el disfrute de derechos ilimitados para el ejercicio de las denominadas tercera, cuarta y quinta libertades, y más aún¹³.

nacional de la aerolínea designada para operar en territorio estadounidense, en tanto tuviese su nacionalidad y fuese regulada por países que cumplieran con los requisitos de «Categoría I» de seguridad de la FAA (como en los casos Swissair-Lufthansa o KLM-Air France). Vid. P. S. DEMPSEY, «The Evolution of Air Transport Agreements», *Annals of Air & Space Law*, vol. XXXIII, McGill University, 2008, p. 189. No obstante, ha de reconocerse que la inclusión de esta liberalidad en el acuerdo constituyó un gran avance en materia negocial, que eliminó el factor de «discrecionalidad». Más aún, esta postura con respecto a las reglas de propiedad fue de hecho expandida aún más gracias a la provisión contenida en el anexo IV del Acuerdo, art. 1.3, que asimila a este respecto a los Estados miembros de la Zona Europea de Aviación Común y a sus ciudadanos con los Estados miembros y ciudadanos de la Unión Europea misma, permitiendo la inversión de capital provenientes de aquéllos en aerolíneas comunitarias, sin que ello implique revocación de la autorización concedida a éstas para operar. No en vano el subsecretario para Política del departamento de Transporte estadounidense calificó a este elemento como «la concesión individual más importante jamás hecha en la historia de las negociaciones de servicios aéreos» (*ibid.*).

⁹ Los «*block-space agreements*» son acuerdos mediante los cuales un transportista compra una determinada cantidad de asientos disponibles o un cierto espacio de carga en el medio de transporte utilizado por otro transportista, a los fines de venderlos luego él mismo a los usuarios finales.

¹⁰ Los acuerdos de código compartido son un arreglo de mercado en el cual una aerolínea ubica su código designador en un vuelo operado por otra aerolínea, y vende y emite los billetes de pasaje para ese vuelo. Vid. U.S. General Services Administration: http://www.gsa.gov/Portal/gsa/ep/contentView.do?contentType=GSA_BASIC&contentId=28748&noc=T.

¹¹ Acuerdo, *supra*, nota 4, art. 10.7.

¹² Acuerdo, *supra*, nota 4, art. 10.8.

¹³ Art. 3.1.c) (i) y (ii). Para un sumario completo de las principales características del Acuerdo, *vid.*: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/doc/us/eu_us_summery_agreement_en.pdf.

Las denominadas «libertades del aire» son un conjunto de principios atinentes a la aviación comercial que garantizan a las aerolíneas de un país determinados derechos con respecto a otro país, los cuales varían en su alcance dependiendo de la libertad de que se trate, comprendiendo desde el mero sobrevuelo del espacio aéreo hasta la posibilidad de efectuar tráfico de pasajeros y de carga a nivel internacional y dentro del propio mercado doméstico de los países parte. Suele hacerse una diferenciación entre libertades técnicas (las dos primeras) y libertades comerciales (las restantes). Cada libertad incluye los siguientes derechos.

- Primera libertad: el derecho de volar sobre el territorio de otro Estado sin aterrizar.
- Segunda libertad: el derecho de aterrizar en el territorio de otro Estado por razones técnicas no comerciales.
- Tercera libertad: el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga en el territorio de otro Estado, tomados en el territorio del país de nacionalidad de la aeronave. Por caso, una aeronave de un país «A» que desembarca pasajeros —tomados en su territorio— en el país «B» (A-B).
- Cuarta libertad: el derecho de tomar pasajeros, correo y carga en el territorio de otro Estado, destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave (B-A).