

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2022 · N.º 29



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>
DOCTRINA	
FRANCISCO JAVIER ARIAS VARONA y ANDRÉS RECALDE CASTELLS, <i>Medidas de urgencia en el ámbito del contrato de transporte de mercancías por carretera</i>	13
JOSÉ MIGUEL SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, <i>Las obligaciones de los pasajeros en el transporte aéreo</i>	35
ROMÁN EGUINO DE SAN ROMÁN, <i>La nueva reforma de la estiba</i>	73
GUSTAVO ADOLFO OMAÑA PARÉS, <i>La incidencia de la delincuencia organizada transnacional en el transporte marítimo internacional que se realiza en contenedores</i>	95
KONE G. ISMÄEL, <i>Le droit maritime et la problématique du démantèlement des navires en fin de vie</i>	119
MARCELLA LAMON, <i>Remotely Piloted Aircraft Systems: the future of aviation</i>	151
 TRIBUNA PROFESIONAL	
GAIZKA ZULAICA ALAÑA, <i>Reclamaciones a las compañías aéreas en base al Reglamento 261/2004. Incidencias más habituales y cuestiones procesales</i>	171
 SECCIONES	
TRANSPORTE TERRESTRE	
A. Legislación	203
I. Europea	203
II. Nacional	204
III. Autonómica	206
B. Jurisprudencia	207
I. Reseñas de jurisprudencia	207

	Pág.
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	207
a) Transporte de mercancías por carretera.....	207
b) Transporte ferroviario	208
2. Tribunal Supremo	213
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	215
a) Taxis y autorizaciones VTC.....	215
b) Juntas Arbitrales del Transporte.....	216
4. Audiencias Provinciales.....	218
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	218
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	219
c) Transporte de viajeros por ferrocarril.....	219
5. Juzgados de lo Mercantil	219
a) Transporte de mercancías por carretera	219
a') Acción directa del porteador efectivo	219
b') Responsabilidad del porteador	220
b) Contrato de mudanza	221
C. Derecho de la competencia	221
I. Sentencias	221
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia	223
a) Cataluña	223
b) Galicia	223
c) País Vasco.....	224
III. Informes.....	224
D. Recensiones y bibliografía	225
I. Recensiones.....	225
1. TOBÍO RIVAS, A. M. ^a , <i>Las plataformas electrónicas de transporte terrestre de personas y su configuración jurídica</i> , Editorial Reus, Madrid, 2021, ISBN: 978-84-2902-544-6, 232 páginas, por <i>Silvia Boboc</i>	225
2. BOBOC, Silvia, <i>Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera</i> , Marcial Pons, Madrid et al., 2021, ISBN: 978-84-1381-281-6, 437 páginas, por <i>Carlos Górriz López</i>	229
3. PÉREZ MORIONES, A., <i>Viajes combinados y servicios de viaje vinculados: la protección del viajero</i> , Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2022, ISBN: 978-84-1391-933-1, 325 páginas, por <i>Ciara Vicente Mampel</i>	232
II. Bibliografía.....	237

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	239
B. Legislación.....	244
I. Nacional.....	244
1. Seguridad marítima.....	244
2. Contaminación marina.....	245
3. Gente de mar.....	246
II. Unión Europea.....	248
1. Contaminación marina.....	248
2. Gente de mar.....	249
III. Convenios y otros instrumentos internacionales.....	250
1. Proyecto de Convenio sobre venta judicial de buques: una breve guía de urgencia, <i>por Manuel Alba Fernández y Juan Pablo Rodríguez Delgado</i>	250
2. Organización Internacional del Trabajo.....	263
C. Jurisprudencia.....	265
I. Reseñas de jurisprudencia.....	265
1. Audiencia Nacional.....	265
2. Audiencias Provinciales.....	267
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	269
D. Recensiones y bibliografía.....	274
I. Bibliografía.....	274

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	281
I. Internacional.....	281
II. Europeo.....	283
III. Industria.....	285
IV. Pasajeros.....	286
B. Legislación.....	287
I. Legislación administrativa.....	287
1. Legislación administrativa internacional.....	287
2. Legislación administrativa comunitaria.....	289

	Pág.
3. Legislación administrativa estatal	292
II. Legislación laboral y de Seguridad Social	297
III. Legislación chilena.....	302
1. Introducción	302
2. La cesión del derecho de pasaje.....	303
3. El derecho a retracto del pasajero aéreo	303
4. La modificación o devolución del pasaje por causas médicas	304
5. Otras modificaciones.....	305
C. Jurisprudencia	305
I. Reseñas de jurisprudencia	305
1. Transporte aéreo	305
a) Pasajeros.....	305
a') Cancelación de vuelo. Derecho de compensación	305
b') Retraso en el vuelo. Derecho de compensación	309
c') Pérdida de equipaje	311
d') Indemnización por muerte y lesiones corporales causa- dos por accidente.....	312
b) Circunstancia extraordinaria.....	313
c) Competencia judicial y ejecución de resoluciones judiciales...	313
2. Cuestiones laborales y de Seguridad Social	314
D. Derecho de la competencia	323
I. Concentraciones	323
II. Ayudas de Estado	324
E. Recensiones y bibliografía	329
I. Recensiones.....	329
1. MORSELLO, Marco Fábio, <i>Contratos de transporte. Novos paradig- mas do caso fortuito e força maior</i> , São Paulo, Thomson Reuters Brasil, 2021, 440 pp., ISBN: 978-65-5991-845-4, por José Manuel Martín Osante.....	329
II. Bibliografía.....	333
 SEGUROS	
A. Legislación	345
B. Jurisprudencia	349
I. Reseñas de jurisprudencia	349

	<u>Pág.</u>
1. Seguros marítimos	349
<i>a)</i> Buques, mercancías y flete	349
<i>b)</i> Embarcaciones de recreo	355
2. Seguros terrestres.....	356
<i>a)</i> Competencia judicial	356
<i>b)</i> Seguros de transporte de mercancías	357
<i>a')</i> Riesgo e interés asegurado.....	357
<i>b')</i> Obligaciones de las partes. Interpretación del contrato...	360
<i>c')</i> Determinación de la indemnización.....	363
<i>d')</i> Legitimación activa. Repetición del asegurador	367
<i>c)</i> Seguros de responsabilidad civil del porteador	371
<i>d)</i> Seguros de viajeros	375
<i>e)</i> Otras modalidades.....	375
3. Seguros aéreos	380
C. Recensiones y bibliografía.....	381
I. Bibliografía.....	381

DOCTRINA

MEDIDAS DE URGENCIA EN EL ÁMBITO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA *

Francisco Javier Arias Varona

Profesor Titular (acred. Catedrático) de Derecho Mercantil
Universidad Rey Juan Carlos

Andrés Recalde Castells

Catedrático de Derecho Mercantil
Universidad Autónoma de Madrid

RESUMEN

El reciente crecimiento de los precios del combustible ha dado lugar a una enorme crisis en el sector del transporte, que ha tenido, incluso, graves consecuencias sociales. El Gobierno ha reaccionado con diversas medidas, entre las que se encuentra el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, que, entre otras reformas, ha modificado la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. En concreto, cambia el régimen de la carga y descarga en relación con los requisitos que debe cumplir el acuerdo por el que las operaciones de carga y descarga son de competencia del porteador, sustituyendo la regla natural de la ley que las atribuye al cargador. También se modifica la norma de la ley que regula la posibilidad de una revisión del precio del transporte como consecuencia del aumento o reducción del precio del combustible, que se convierte en imperativa y que ya no permite su derogación por las partes. En fin, se prevé igualmente la futura adopción de un Código de Buenas Prácticas.

La reforma está claramente destinada a la protección de los porteadores, que se identifican como los principales afectados por la crisis. No obstante, en ocasiones la premura de la reforma abre dudas y dificultades interpretativas, en particular respecto de las consecuencias de incumplir los nuevos condicionamientos aplicables al pacto por el que la ejecución de la carga y descarga se asigna al porteador. Otras veces, la falta de una adecuada atención a las consecuencias de alguna de las nuevas medidas puede causar un daño directo al sector de los cargadores, que se ven obligados a soportar plenamente el incremento del precio del combustible, incluso cuando este precio no se ha materializado porque las ayudas reducen dicho precio.

Palabras clave: contrato de transporte de mercancías, obligaciones del cargador, carga y descarga, incremento del precio del combustible, modificación del precio del transporte, códigos de buenas prácticas.

* Fecha de recepción del trabajo: 8/5/2022. Fecha de aceptación del trabajo: 21/5/2022.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. MODIFICACIONES DEL RÉGIMEN APLICABLE A LA CARGA Y DESCARGA Y A LA ESTIBA Y DESESTIBA (ART. 20.1 LCTTM): 1. Significado general del régimen de las operaciones de carga y descarga. 2. El contenido de la reforma: 2.1. Reglas generales sobre la carga y la descarga. 2.2. Reglas particulares sobre la participación de los conductores en la carga y la descarga. 2.3. Disposiciones en materia de estiba y desestiba.—III. MODIFICACIONES CON RELACIÓN A LA REVISIÓN DEL PRECIO DEL TRANSPORTE POR VARIACIONES EN EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE: 1. Modificación del régimen de adaptación del precio en función de las modificaciones en el precio del combustible. 2. Carácter imperativo del nuevo régimen.—IV. PREVISIÓN DE UN FUTURO «CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS MERCANTILES EN LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS».—V. CONCLUSIONES.—VI. BIBLIOGRAFÍA.

Urgent measures in the legislation on the contract for the carriage of goods by road

ABSTRACT

The recent increase of fuel prices has led to a huge crisis in the transport sector, which has had even social consequences. The government has implemented several measures, among which the Royal Decree-Law 3/2022, of March 1 has amended the Law on Contracts of Carriage of Goods by Road. The amendment alters the requirements to be met by the agreement whereby loading and unloading operations are the responsibility of the carrier, replacing the natural rule of law that attributes them to the shipper. The rule of the Law regulating the possibility of a revision of the price of transport because of the increase or reduction of the price of fuel is also amended, no longer allowing its derogation by the parties. Finally, the future adoption of a Code of Good Practice is also envisaged.

The amendment is clearly aimed at protecting carriers' sector, identified as those mainly affected by the crisis. However, it comes with relevant interpretative problems, in particular with regard to the consequences of non-compliance with the new conditions applicable to the agreement whereby loading and unloading are assigned to the carrier. In addition, the lack of adequate attention to the consequences of some of the new measures referred to the revision of price transport can cause direct damage to the shippers' sector, who are forced to fully bear the increase in the price of fuel, even when this price has not materialized because the aids reduce this price.

Keywords: contract of carriage of good, land transport, shipper's duties, load and unload of goods in the vehicle, increase of fuel prizes, revision of transport prizes, code of good practice.

SUMMARY: I. INTRODUCTION.—II. AMENDMENTS TO THE APPLICABLE RULES TO LOADING AND UNLOADING AND STOWAGE AND UNSTOWAGE (ART. 20.1 LCTTM): 1. General considerations on loading and unloading. 2. The amendment: 2.1. General rules on loading and unloading. 2.2. Specific rules on the participation of drivers in loading and unloading. 2.3. Provisions on stowage and unstowage.—III. AMENDMENTS IN RELATION TO THE REVISION OF THE PRICE OF THE TRANSPORT AS A CONSEQUENCE OF VARIATIONS IN THE PRICE OF FUEL: 1. Amendment of the rules to automatically adjust the price to the variations in the price of fuel. 2. Mandatory nature of the new rules.—IV. THE ENVISAGED FUTURE «CODE OF GOOD COMMERCIAL PRACTICE IN THE CARRIAGE OF GOODS BY ROAD».—V. CONCLUSIONS.—VI. BIBLIOGRAPHY.

I. INTRODUCCIÓN

La particular proyección de la actual crisis energética sobre el sector del transporte es fácil de entender. En nuestro país ya hacía tiempo que se venían percibiendo tensiones en el sector del transporte por carretera. Esas tensiones se han agudizado con ocasión del estratosférico incremento del precio del combustible, al ser este uno de los principales costes de la actividad. El más reciente episodio condujo al práctico bloqueo del transporte por carretera en el mes de marzo de 2022 y, finalmente, a la adopción de diversas medidas legislativas con la que el gobierno ha querido hacer frente a la situación.

En las siguientes páginas nos ocupamos de las previsiones que se contienen en el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística¹. El alcance normativo del real decreto-ley es mucho mayor del que pretendemos atender en este primer apunte. Su art. 1, por ejemplo, prevé importantes modificaciones a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que aquí se analizarán solo muy parcialmente. Tampoco se abordará en este trabajo el contenido del art. 3, referido a un ámbito estrictamente laboral. Nuestro propósito se limitará, en definitiva, a ofrecer un inicial análisis de las modificaciones que afectan a la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (Ley 15/2009), y que, por tanto, afectan a la relación contractual de Derecho privado, así como la nueva previsión relativa a la futura preparación de un Código de Buenas Prácticas.

En primer lugar, se analizará la norma que modifica el régimen contractual referida a la persona que se debe ocupar de la carga y la descarga de las mercancías (apdo. 2); luego, se prestará atención a la reforma de la norma que regula la posibilidad de una revisión del precio del transporte como consecuencia de un aumento o reducción del precio del combustible (apdo. 3) y, por último, nos referiremos al alcance del futuro Código de Buenas Prácticas (apdo. 4). El trabajo finaliza con unas breves conclusiones (apdo. 5).

II. MODIFICACIONES DEL RÉGIMEN APLICABLE A LA CARGA Y DESCARGA Y A LA ESTIBA Y DESESTIBA (ART. 20.1 LCTTM)

1. Significado general del régimen de las operaciones de carga y descarga

El régimen aplicable a las operaciones de carga de la mercancía en el vehículo que va a realizar el transporte, estiba en su interior, desestiba y descarga del ve-

¹ La Exposición de Motivos del Real Decreto-ley 3/2022 advierte que «el precio del gasóleo (sin IVA) ha sufrido un incremento, desde octubre de 2020 a octubre de 2021, de un 52 por 100. Este incremento del coste de combustible es el responsable del 87,5 por 100 del incremento de los costes interanuales, que ha sido de un 10,3 por 100 en el supuesto de un vehículo articulado de carga general, representando el combustible en estos casos el 31 por 100 de la estructura de costes de un vehículo articulado de carga general».