

**ISSN versión electrónica: 2386-8902**

**Europäisches Transportrecht, Europees Verboerrecht, ISSN 0014-3154, Antwerpen, vol. XLIX, nº 2 (2014), pp. 121-243.**

**Manuel J. Peláez**

**Miriam Seghiri**

**Resumen:** Comentario del contenido del nº 2 correspondiente al mes de marzo de 2014 de la revista polilíngüe Europees Verboerrecht que se edita en Amberes y cuya redacción ha cambiado de dirección postal en la propia ciudad de Amberes, a Groot Steenveg, 417, 2600 Antwerpen. Están al frente ahora de la propia redacción Jan Loyens y Peter Laurijssen.

**Palabras clave:** Derecho del trabajo marítimo, Contratación transporte terrestre, Agentes comerciales, Suministro de servicios, Dimitrios Arvanitis, Julia Constantino Chagas Lessa, Massimiliano Mussi.

© Book review realizado totalmente en el seno del proyecto de excelencia de la Junta de Andalucía, "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827) y también dentro del proyecto "Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (ref. FFI2012-38881, 2012-2015).

A pesar de que la revista más importante de Europa que cubre el conjunto del Derecho de los transportes (marítimo, aeronáutico, ferroviario, fluvial, por carretera y multimodal) European Transport Law – Europees Verboerrecht ha cambiado de redacción y de sede física, no de ciudad, sigue impecablemente apareciendo con la periodicidad bimensual que le era habitual. Como de todos es sabido, y es bueno recordarlo, fue Robert Wijffels (1926-2010) quien la fundó ahora hace cincuenta años.

En el presente número se recoge un trabajo de Julia Constantino Chagas Lessa bajo el título "MLC: 'Much ado about nothing'", pp. 121-134, sobre Derecho laboral marítimo, tomando como referencia la Convención sobre el trabajo marítimo de 2006. Una segunda colaboración está firmada por la misma autora y por Dimitrios Arvanitis en la que vuelve a reincidir en la misma materia, con "Offshore Platforms' seafarers: An excluded group within an overlooked sector?", pp. 135-153. En este artículo los autores tratan de demostrar «that Flag States have according to the Convention the right to consult with their competent national authorities some thorny issues about seafarers or ships, but they should not go too far as to exclude them. There are different positions taken on this issue however in the future this should be reviewed since if this phenomenon continues to a large extent, it could

maybe eventually defeat the object and purpose of the Convention in offering a wide net of protection to all professionals in the marine sector»<sup>1</sup> (p. 152).

Massimiliano Mussi, desde Bolonia, se detiene en examinar el mercado del transporte de mercancías por vía terrestre que está generando una competencia fuera de lo común en Europa con empresas diferentes que cubren este sector con una oferta de posibilidades creciente en nuestros días. Recoge la regulación de la materia por parte del derecho italiano, adaptándose a la normativa europea, cosa que se ha llevado a cabo por una serie de disposiciones como el decreto legislativo de 10 de febrero de 2009, al que se le han introducido enmiendas en aplicación de la Ley de 9 de abril de 2009 y posteriormente en 2010 y hasta en tres ocasiones en 2012.

En este número de *European Transport Law* se recoge jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de diciembre de 2013 sobre las competencias de los tribunales de los Estados miembros. También otra anterior resolución de 17 de octubre de 2013, sobre la interpretación de los artículos 3 y 7, par. 2 del Convenio de Roma tal y como resume y sumariza la propia redacción de *European Transport Law*, en el sentido de que dichas normas «deben interpretarse en el sentido de que la ley de un Estado miembro de la Unión que satisface la protección mínima prescrita por la directiva 86/653, elegida por las partes en un contrato de agencia comercial, puede ser preterida por la jurisdicción encargada establecida en otro Estado miembro, en favor de la *lex fori* por un motivo de carácter imperativo en el ordenamiento jurídico de este último, ya que las normas regulan la situación de los agentes comerciales independientes únicamente si la jurisdicción encargada constata de manera circunstanciada que en el ámbito de esa transposición el legislador del Estado del fuero ha entendido ser crucial, en el seno de su ordenamiento jurídico, la concesión al agente comercial de una protección más alta que la prevista por la directiva, teniendo en cuenta para ello la naturaleza y el objeto de tales disposiciones imperativas» (p. 179).

Se completa este número con jurisprudencia del Tribunal de casación de la República francesa del 14 de enero de 2014 sobre limitación de responsabilidad de la agencia portuaria de carga y descarga de las mercancías y condena, con aplicación de los daños y perjuicios ocasionados a los contenedores, anulando la sentencia de 20 de septiembre de 2012 del Tribunal de apelaciones de Rouen en el litigio entre entre la Sociedad General anónima de mantenimiento portuario, con sede en El Havre, y la Hyunday Merchant Marine. Prosigue luego la edición de la Sentencia del Tribunal de Amberes de 13 de enero de 2014 sobre el trabajo de los marineros filipinos en buques que navegan con pabellón del reino de Bélgica y otras resoluciones judiciales relacionadas con el transporte por carretera y multimodal. [Recibida el 30 de noviembre de 2014].

*1 «[...] que la bandera de los Estados tiene, según el Convenio, el derecho a consultar con sus autoridades nacionales competentes algunas cuestiones complejas sobre las aeronaves marítimas o sus tripulantes, pero nunca debería llegar a excluirlos. Existen diferentes posiciones adoptadas sobre esta cuestión; sin embargo, en el futuro deberían ser revisadas ya que si este fenómeno continúa se podría finalmente frustrar el objeto y el propósito de la Convención al ofrecer una amplia red de protección a todos los profesionales del sector marítimo» (p. 152).*