

**Elena Sáez Arjona**

**Resumen:** Recensionamos el nº 6 correspondiente al 2014 de la *Europäisches Transportrecht*. En este número se publica un extenso trabajo sobre el transporte intermodal y sus implicaciones jurídicas y logísticas en el marco de la Unión Europea. Le sigue a continuación una referencia a la sección de jurisprudencia de la Corte de Apelación de los Estados Unidos de América, *Gerechtshof „S-Hertogenbosch* (Tribunal de Bolduque), *Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen* (Tribunal de Comercio de Amberes).

**Palabras clave:** Transporte Intermodal, Unión Europea, Corte de Apelación de los Estados Unidos de América, *Gerechtshof „S-Hertogenbosch* (Tribunal de Bolduque), *Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen* (Tribunal de Comercio de Amberes).

El número 6 correspondiente al 2014 de la revista *Europees Vervoerrecht* está dedicado a la memoria de José Luis Goñi Etchevers (1935-2014). José Luis Goñi fue Consejero de la revista *European Transport Law*, Abogado, miembro fundador del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo<sup>1</sup>, miembro del Consejo ejecutivo del Comité Marítimo Internacional con sede en Amberes, Miembro de la Corte Española de Arbitraje del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España, Árbitro en diversos arbitrajes en la Cámara de Comercio Internacional, Corte Española de Arbitraje, Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Madrid. De su dilatada trayectoria profesional y de su fecunda aportación al Derecho Marítimo quedan estas sentidas palabras de reconocimiento del propio Rodolfo A. González-Lebrero, actual Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo durante la Jornada coloquio el pasado día 18 de diciembre en Madrid: «no se puede hablar del Derecho marítimo en España en la segunda mitad del siglo XX sin considerar la figura de José Luis, excelente abogado y maestro de abogados, además de una bellísima persona».

Se abre este volumen con un extenso trabajo fruto de la colaboración entre Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Anu Bask y Mervi Rajahonka que lleva por título “Intermodal transport research a law and logistics literature review with EU focus”, pp. 609-674. El artículo tiene como principal objetivo un análisis sistemático de la actual situación del transporte mixto o combinado desde un enfoque legal y logístico y las conexiones existentes entre ambas disposiciones en el contexto de la Unión Europea. El transporte multimodal es aquel que

utiliza dos o más medios de transporte combinados. En estos últimos años, la Unión Europea ha dirigido sus esfuerzos en implementar un modelo de movilidad sostenible con el objeto de desarrollar un marco legal para la integración óptima de los diferentes modos de transportes, así como la reducción del consumo de energía, la congestión y otros impactos perjudiciales para el medio ambiente. El propósito del presente trabajo es lograr una mayor comprensión de la situación actual del transporte multimodal que posibilite la eliminación de los obstáculos legales y logísticos para su óptimo desarrollo en la Unión Europea. El sector de los transportes se enfrenta con una competencia creciente en mercados mundiales de transporte de un acelerado desarrollo. La política llevada a cabo por las instituciones nacionales e internacionales tiene importantes consecuencias para el flujo de mercancías transportadas en el marco jurídico europeo. Partiendo de estas premisas, el presente estudio desarrolla la cuestión desde un enfoque interdisciplinar mediante la selección de una prolija literatura en las categorías jurídica y de Política Común en transportes de la Unión Europea.

La metodología empleada es la siguiente: en primer lugar, se ha procedido a realizar una planificación, esto es, establecer los objetivos y el protocolo de revisión. Desde el punto de vista logístico se ha llevado a cabo una búsqueda utilizando dos bases de datos de revistas académicas: Ebsco business source y Esmeral a través de las secuencias de búsqueda “multimodal & transport” y “intermodal & transport” respectivamente. Desde el punto de vista legal, se han manejado: I-Law y HeinOnline siguiendo las mismas secuencias de búsqueda. Se ha prescindido de la utilización de monografías para el trabajo. Los autores han accedido a The Journal of Maritime Law a través de la base de datos de Westlaw pero con igual secuencia de búsqueda que en los casos anteriores. En segundo lugar, se delimitan y definen las líneas básicas a tratar mediante la búsqueda y selección sistemática de artículos, en tercer lugar, se extraen los resultados sometidos a discusión.

De un total de 1303 artículos de la base de datos legal, se seleccionaron finalmente 104 artículos científicos para su análisis. Los artículos se clasifican en tres categorías. Un primer grupo aborda cuestiones relacionadas con conceptos y políticas. Cuestiones como el vacío normativo internacional en la regulación del transporte multimodal, la necesidad de una industria propia (tabla 1) y, la cuestión relativa a la aplicabilidad de la legislación internacional del transporte unimodal en los contratos de transporte multimodal (tabla 2). De acuerdo con la Comisión Europea en 1997, la intermodalidad, sería “una característica de un sistema de transportes en virtud de la cual se utilizan de forma integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar una cadena de transporte puerta a puerta” (pp. 610). El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 24 de mayo de 1980, definía el transporte multimodal como “el porte de mercancías por dos modos diferentes de transportes por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal” (pp. 611).

Una segunda clasificación de artículos están orientados hacia la búsqueda de lograr una armonización legal a nivel internacional comparando la legislación internacional, concretamente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte

Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo, conocido como “Reglas de Rotterdam” resumidos en la tabla 3.

Por último, un tercer grupo de estudios se ocupa de analizar la normativa específica de cada Estado de la Unión en asuntos atinentes a la responsabilidad por pérdidas, retrasos y reclamaciones, así como otras cuestiones documentales en el ámbito de europeo.

Tras analizar las cuestiones legales, el trabajo prosigue con el tratamiento del transporte intermodal desde un enfoque logístico con una selección de artículos que siguen el mismo protocolo. En una búsqueda de datos de un total de 1093 artículos resultantes, el número de trabajos seleccionados asciende a 29. Un primer grupo se centra en la Política Común de transportes en la Unión Europea. Se trata de un tema capital en los últimos años, toda vez que las medidas políticas se hacen imprescindibles para la eficiencia económica, la protección del medioambiente, la competitividad, la utilización de infraestructuras adecuadas y los sistemas armonizados para una planificación en las operaciones de transporte (tabla 8).

Otro aspecto a considerar es la internacionalización de los costes externos identificando todos los obstáculos relacionados con los costes de fricción que repercuten sobre la competitividad del transporte y que generan una falta de interconexión. Se habla de monetarización de las externalidades negativas del transporte como ruidos o contaminación atmosférica. Las propuestas se encaminan hacia la eliminación de distorsiones fiscales, incentivos injustificados y el ejercicio de una competencia libre ponderando las necesidades del mercado con las necesidades de la sostenibilidad. También se rescatan trabajos sobre otras cuestiones tan interesantes como la situación competitiva del transporte por carretera frente a otros sistemas de transporte.

Una tercera clasificación de artículos se centra en temas relacionados con las terminales. En dichos artículos se subrayan los problemas de ubicación de terminales internacionales, las estructuras de red, la visión estratégica, la colaboración y la eficiencia para mejorar las opciones intermodales (tabla 10). Finalmente, se examinan los trabajos que han abordado la materia del transporte intermodal desde una perspectiva interdisciplinar, si bien, sólo un escaso número de ellos combinan los aspectos legales y logísticos. Los autores hacen un llamamiento para incrementar la cooperación entre las distintas disciplinas (tabla 11). Todos los artículos se ordenan en el apéndice 1 y 2 en orden alfabético. Del análisis y revisión la literatura reflejada en el trabajo y, en línea con las indicaciones de la Comisión Europea, concretamente la “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” de 28 de marzo de 2011, se verifica que los patrones de transporte no han cambiado mucho en estos últimos años, pese a lo cual, se pretende romper la dependencia de los sistemas de transporte respecto del petróleo sin afectar la eficiencia ni la movilidad para fomentar alternativas como el transporte por ferrocarril o por vía navegable. Los objetivos se encaminan a optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales con modos más sostenibles y más eficientes desde el punto de vista energético. Estas reflexiones conclusivas cierran el trabajo y dejan abierta la puerta a nuevas líneas de investigación.

Arnold J. Van Steenderen, en “The Merchant Clause—who is the “Merchant”?” nos resume la sentencia del Tribunal de Distrito de Rotterdam del 6 de agosto de 2014 (caso num. C/10/434781) Universal Lines Ltd. v. Airgas Specialty Gases Inc., and Overseas Bechtel Inc.

En la sección dedicada a la jurisprudencia destacamos, en primer lugar, el pronunciamiento de la Corte de Apelación de los Estados Unidos de América, de 17 de julio de 2014, con un fallo sobre la aplicación de la doctrina “uberrimae fidei” que permite al asegurador, en caso de incumplimiento del deber de buena fe en materia de seguros, anular retroactivamente la cobertura desde el inicio del riesgo. El Tribunal de Casación francés a través de su Cámara mercantil, financiera y económica, mediante resolución de 23 de septiembre de 2014, aplica el artículo 23 del Reglamento 44/2001 de 22 de diciembre de 2000, para determinar la competencia, ejecución de los Tribunales en materia mercantil, en un caso de legitimación de terceros como partes integrantes del contrato de transporte designados nominativamente en el conocimiento de embarque para actuar por cuenta del cargador. A su vez, no falta jurisprudencia del Gerechtshof ‘S-Hertogenbosch (Tribunal de Bolduque), de 15 de abril de 2014 en un caso de responsabilidad del transportista principal por sus empleados por subcontratación de portes mediante un sistema digital a través de firma electrónica suplantando la identidad de otro transportista ajeno a la operación. El Tribunal aplica el art. 3 Convenio CMR, el art. 17.2 que impide al transportista principal invocar causa de exoneración y la inaplicación de su responsabilidad contenida en el art. 29 CMR. Finalmente, el presente número de European Transport Law se cierra con una sentencia del Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen (Tribunal de Comercio de Amberes) sobre la valoración de los medios probatorios para la cobertura de seguro en caso de pérdida por causas desconocidas. [Recibida el 20 de julio de 2015].

*1 El sólido trabajo de Manuel J. Peláez, Patricia Zambrana Moral, María Encarnación Gómez Rojo, et al., Investigación sobre la Historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo, Málaga-Madrid, 2012, analiza con rigor la génesis y evolución de la Asociación Española de Derecho Marítimo y la labor desarrollada por sus miembros, entre ellos, la inigualable aportación de José Luis Goñi Etchever. Asimismo, los autores recopilan una significativa correspondencia entre José Luis Goñi y destacadas personalidades como Fernando Ruiz-Gálvez López de Obregón, Francesco Berlingieri, Presidente del Comité Marítimo Internacional desde 1976 a 1991, el Magistrado del Tribunal Supremo, José Luis Albacar Medina y el Profesor Aurelio Menéndez y Menéndez.*