

BELINTXON MARTÍN, U., *Nuevas realidades normativas y retos actuales del derecho del transporte internacional por carretera*, Aranzadi, Madrid, 2024, 166 pp.

La obra que presentamos constituye, por su riguroso y serio trabajo, un avance del conocimiento del derecho del transporte internacional por carretera. Y ello porque la elección de las cuestiones que el autor ha escogido traernos obedece al profundo conocimiento que tiene de esta materia, plasmándose en la revisión de un abanico normativo diverso, pero muy pertinente, así como de aquella jurisprudencia del TJUE y de derecho nacional y comparado, que ajustan una interpretación más que necesaria de las cuestiones a las que el sector debe hacer frente hoy en día.

Abordando escogidos aspectos particulares del transporte terrestre por su actualidad y relevancia no solo contribuye al avance en el conocimiento y difusión de este sector tan especializado, sino que pone de relieve a lo largo de toda la obra la tensión en la que este sector vive y trata de adaptarse a una realidad que se percibe en su contra. Aun siendo el transporte internacional por carretera un eje vertebrador del desarrollo económico del territorio que permite materializar la cohesión social del mismo, las trabas y dificultades que plantean las cuestiones transversales a las que el autor da respuesta a través de los seis capítulos en los que se articula esta obra, muestran la nula atención y cuidado que recibe por parte del legislador europeo el transporte terrestre por carretera, tanto antes como en la actualidad.

La obra como hemos apuntado se divide en 6 capítulos, dedicándose el primero de ellos a hacer una reflexión, imprescindible, sobre la propia evolución que el derecho del transporte internacional ha sufrido en el seno de la Unión Europea, teniendo en cuenta cómo, motivada por las actitudes de algunos miembros de la Unión, la más que necesaria consolidación de la política de transportes común se está viendo socavada en todo momento. Muestra de estas actitudes tan perniciosas han sido los paquetes de transporte y movilidad que, lejos de incentivar el desarrollo del transporte auguran el fracaso de la política común de transportes al potenciar el fraccionamiento y las desigualdades en el seno europeo alejándolo del necesario proceso de liberalización que urge afrontar. Acertadamente señala el autor que la propia calificación de los tipos de transporte ejecutables en territorio europeo común (cabotaje, nacional e internacional) solo abunda en su distorsión y diferenciación, perpetuando una Europa a dos velocidades. La normativa europea aplicable a los transportes terrestres, lejos de armonizarse, está levantando dos bandos y un mercado inaccesible por falta de libertad y que enfrenta innecesariamente a unos Estados con otros. Y frente a ello, o para frenar justamente este bloqueo o lucha de bando, desliza el autor una idea, que se mantiene a lo largo del trabajo, de fomentar los Estados Unidos de Europa. Finaliza este primer capítulo justificando el autor la función actual del Derecho internacional privado proponiendo un valiente paso adelante para reclamar la especialización del Derecho del transporte internacional.

Si interesante es iniciar el libro con estas sugerentes reflexiones, no lo son menos los siguientes capítulos por cuanto plantean cuestiones concretas muy vinculadas a la realidad actual. Así, se aborda en el capítulo dos cómo afronta el sector del transporte por carretera la protección de los derechos humanos en su vertiente socio-laboral, para abordar en el resto de los capítulos aspectos relativos a la jurisdicción y el arbitraje revisando para ello el art. 33 CMR

y la peculiaridad que representan en España las Juntas Arbitrales de Transporte (capítulo 3), el cabotaje y la proyección que el Reglamento 2020/1055, tanto sobre los propios Estados miembros como con su relación con el Reino Unido (capítulos 4 y 5), acabando la obra con una reflexión, que incluye su visión argumentada en torno a la polémica cuestión de la aplicabilidad de la acción directa por impago a los transportes por carretera (capítulo 6) con la que se concluye esta revisión de las más actuales cuestiones a las que se enfrenta el transporte internacional por carretera.

El capítulo dos como habíamos anunciado plantea una interesante reflexión vinculada a los derechos humanos y a la dignidad de los trabajadores, apuntando para ello los tiempos de descanso y de conducción de los transportistas. En este sentido y si bien en el Derecho de la UE se regulaba y permitía realizar los tiempos de descanso en el propio vehículo siempre que se contara con equipos apropiados para ello, algunos Estados miembros han mantenido regulaciones nacionales diametralmente opuestas. Las razones que subyacen a esta contradicción normativa de algunos Estados como Francia, que no solo no lo permiten, sino que castigan estas prácticas con multa y cárcel al considerar que el descanso de los transportistas en los vehículos supone *condiciones de trabajo contrarias a la dignidad humana*, obedece, como pone de relieve el autor, a un posicionamiento que se viene observando entre algunos Estados centrales de la Unión. Tanto es así que el Reglamento 2020/1054, cuyos últimos artículos entrarán en vigor el 31 de diciembre de 2024, tenía como finalidad atajar las deficiencias y las interpretaciones divergentes de los Estados miembros sobre las normas sociales en el sector del transporte terrestre; aunque como también señala acertadamente el autor, tales divergencias vienen de la mano de Francia y Alemania, a los que se han unido España, Italia y Países Bajos con intereses en todos los casos alejados realmente de las mejoras socio-laborales. Apunta abiertamente el autor, no sin cierta razón que, justificándose en esta mejora de las condiciones laborales, las autoridades europeas están trasladando a las empresas transportistas todo un listado de requisitos y exigencias sociales y medioambientales que van a provocar el éxodo del transporte terrestre por carretera hacia el ferrocarril, que a la par está recibiendo un trato económico y normativo sin igual.

El tercer capítulo arranca recordándonos la importancia de la autonomía de la voluntad, particularmente en lo referente a la elección de jurisdicción en el concreto ámbito del transporte internacional, realizando en su primer apartado una magnífica y sucinta síntesis del Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) aplicable a este tema. Desde ahí el autor presta atención a 2 situaciones concretas: la posibilidad que se abre a través del art.33 CMR de la elección de resolver las controversias a través de la elección de un tribunal arbitral, y el alcance de la aplicación subsidiaria del RBI bis en los contratos de transporte de viajeros por carretera. Sobre la primera de las cuestiones, y a raíz de un pronunciamiento del TSJ de Cataluña expone muy acertadamente el autor las dificultades prácticas de articular una interpretación del juego de la autonomía de la voluntad a la hora de escoger someter la resolución a un arbitraje pivotando no sobre el propio CMR sino sobre el factor temporal del propio acuerdo, sin olvidar que lo realmente importante en el análisis del art. 33 CMR es proponer una lectura mucho más consonante con criterios de atribución más permisivos para las partes, de modo que pudiera incluso defenderse la calificada como previsión tácita. El llamado con el que finaliza el apartado solicitando que el sistema competencial del

CMR evolucione hacia criterios de mayor autonomía de la voluntad merece una especial reflexión por lo que tiene de alcance para la materia y nos muestra la capacidad del autor no solo de seleccionar los aspectos más controvertidos sino los que realmente pueden hacer avanzar la especialización del sector. Tras una rigurosa y actualizadora puesta al día de la normativa de las Juntas Arbitrales de transporte se aborda en el final de este tercer capítulo la aplicación subsidiaria del Reglamento 1215/2012 (RBI bis) al hilo jurisprudencial del TJUE, de modo que haciendo uso de las resoluciones recaídas en los últimos años puede inferirse cuándo y bajo qué circunstancias ante una controversia en materia de transporte internacional por carretera podrá obtenerse competencia judicial al amparo del RBI bis.

Los capítulos 4 y 5 plantean las dificultades que los transportes de cabotaje por carretera enfrentan tanto en el seno de la UE (capítulo 5), como entre la UE y el Reino Unido tras el Brexit. El hilo argumental del capítulo inicial sobre la falta de libertad en la prestación de los servicios que se predica sobre los transportes impacta plenamente en estos dos capítulos, puesto que como apunta el autor, las modificaciones normativas que cristalizan en el Reglamento 2020/1055 no hacen sino incorporar mayores restricciones y condicionantes limitativos para la ejecución de los servicios de cabotaje por parte de transportistas establecidos en la UE pero no en el Estado de acogida del servicio a prestar. Pero el alcance de este Reglamento 2020/1055 se proyecta sobre infinidad de detalles sobre el que el autor nos hace parar para señalar, juntando los puntos, un dibujo de asimetría y planificada destrucción del sector. Con modificaciones como la que se predica sobre el antiguo art.7 las empresas de transporte quedan sometidas a un régimen mucho más constreñido y exhaustivo que el resto de las actividades económicas con una clara vocación de no liberalizar el sector del transporte. Esto se apuntala con la modificación que el Reglamento lleva a cabo sobre los reglamentos de transportes de mercancías y personas viajeras (1072 y 1073 respectivamente), de modo que el enfrentamiento entre los bloques de países en el seno de la UE se ha visto recrudecido y acrecentado sumergiendo el territorio europeo a una dicotomía de primera y segunda categoría muy alejadas del espíritu que llevó a crear la UE y sobre todo en un siglo XXI que como muy bien señala debiera estar guiado por el imperio de la ley y los derechos humanos. El autor pincela con la revisión de estas y otras normas cómo de una manera sutil pero progresiva se está dejando morir cuando no matando al transporte por carretera.

La obra termina con una reflexión que si bien se materializa sobre el tema de la acción directa por el impago de portes no hace sino profundizar en cuestiones y problemas reales y prácticos a los que se enfrenta el transporte por carretera tanto dentro de España como en nuestros vecinos, sacando a la luz muchas de las dificultades que en capítulos anteriores ya se habían apuntado: el tema de la triple calificación de los servicios de transporte ejecutales en territorio europeo, los intereses de Estados como Francia o Alemania, o incluso España que topan con los intereses del otro bloque de países y que lastran la liberalización del mercado de transportes por carretera, o la consideración de leyes de policía a las acciones directas.

Con un elegante manejo de conceptos tanto del derecho internacional privado como del especializado derecho del transporte internacional, el autor nos lleva de la mano en este capítulo final como en el resto de la obra a quienes quieren aproximarse a una realidad y un sector de enorme interés tanto social, económico como jurídico alejándose de meros análisis de preceptos para apostar por la profundidad que da el exhaustivo conocimiento de una materia que

exige una especialización que el autor demuestra al aportar comentarios críticos y constructivos, ideas y propuestas que sin lugar a dudas enriquecen un estudio que sobre todas las demás características es actual.

En definitiva, esta obra aporta una serie de elementos esenciales a todos aquellos que quieran tener una visión actual, práctica y rigurosa de la situación actual del transporte terrestre internacional por carretera, siendo por ello de innegable ayuda para el operador jurídico que cada día ha de hacer frente a los numerosos litigios que surgen en un sector tan complejo, pero apasionante, como es el del transporte internacional.

Lorena Sales Pallarés
Universidad de Castilla-La Mancha