

asunto C-441/12, Almer Beheer BV, Daedalus Holding BV y Van den Dungen Vastgoed BV, Oosterhout II BVBA)”, *La Ley: Unión Europea*, nº 21, 2014, pp. 51–56.

**SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, S.:** *El folleto en las ofertas públicas de venta de valores negociables (OPV) y responsabilidad civil ley aplicable*, Madrid, La Ley, 2015, ISBN: 78–84–9020–4184.

Una sociedad española, con valores admitidos a negociación en los mercados españoles y de otros Estados miembros, atraviesa dificultades económicas y decide lanzar una oferta pública de venta de valores negociables (OPV) en esos países para obtener financiación. Para ello, elabora el preceptivo folleto informativo de forma previa al lanzamiento de la oferta, lo somete a aprobación por la Comisión Nacional del Mercado de Valores y lo publica. La sociedad emisora, consciente de las dificultades que tendrá para captar ahorro de saberse las dificultades que atraviesa, falsea en el folleto la imagen sobre su situación financiera. Se lanza la oferta en aquellos países e inversores tanto españoles como de terceros países adquieren los valores sobre la base de ese folleto engañoso. Pasado un tiempo, se sabe de la verdadera situación de la sociedad emisora y el precio de cotización de los valores se hunde. Como consecuencia de ello, los inversores padecen un daño patrimonial. Estos solicitan la indemnización de los daños sufridos frente al emisor y a los otros sujetos que participan en la operación.

Este es el supuesto tipo que se estudia en el presente trabajo: aquel en el que surge la responsabilidad civil derivada del folleto en OPV transfronterizas y en el que se plantea cuál es la ley aplicable a esta.

La obra consta de dos partes. En la primera parte se analiza el régimen sustantivo de las OPV desde la perspectiva contractual y del Derecho del mercado de valores. Para ello se presenta una “radiografía” de la operativa de las OPV en la que se individualizan los sujetos participantes y las relaciones entre ellos. A continuación se analiza las OPV desde el punto de vista de la disciplina del mercado de valores, tanto de conformidad con sus normas regulatorias, el denominado régimen del folleto, como de conformidad con las normas jurídico-privadas asociadas a su incumplimiento, en especial la responsabilidad civil derivada del folleto.

La Segunda Parte está dedicada a los problemas de ley aplicable que se plantean en las OPV transfronterizas. Tras definir el modelo normativo en la determinación de la ley aplicable y abordar los problemas de interpretación y calificación que se plantean, se examinan las posibles soluciones a las que se puede llegar en aplicación del Reglamento “Roma II” para la determinación del daño relevante, institucional o puramente financiero, y la localización de este.

## TRANSPORTES

**BELINTXON MARTÍN, U.:** *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*, Cizur Menor, Thomson – Reuter– Aranzadi, 2015, 360 pp. ISBN 978–84–9098–047–7.

1. La obra recensionado es la tesis doctoral de Unai Belintxon Martín, profesor de Derecho internacional Privado en la Universidad Pública de Navarra. A pesar de la adscripción académica del autor, su monografía no presenta un enfoque internacionalprivatista, al menos conforme a la concepción tradicional de la asignatura, sino multidisciplinar. La razón de esta aproximación caleidoscópica reside en la diversidad normativa del objeto de la investigación: el transporte internacional de mercancías por carretera. Esta actividad está disciplinada por normas de naturaleza mercantil, administrativa, laboral y procesal, tanto de origen internacional y europeo como nacional. A pesar de la complejidad inherente a esta aproximación, que no era frecuente en la doctrina española, el resultado final es excelente.

El libro se divide en dos partes. En la primera el autor examina el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, aprobado en Ginebra el 19 mayo 1956, más conocido como Convenio CMR. Empieza recordando su historia, las competencias de la Unión Europea al respecto y la influencia que ha tenido en los Derechos nacionales de los Estados miembros. A continuación analiza su ámbito de aplicación. Dedicar una atención especial a la posibilidad de privarle de eficacia cuando el acarreo discurre por países fronterizos. Igualmente, destaca la ausencia de una definición

de contrato de transporte en el Convenio CMR, aunque no se pronuncia sobre la posibilidad de aplicar la norma uniforme a la intermediación del transporte.

Después aborda la carta de porte, documento por excelencia del acarreo terrestre de mercancías. Explica que no es un título representativo, a diferencia del conocimiento de embarque, analiza la incidencia que tiene el Reglamento 1702/2009 sobre él, así como las menciones que debe contener. Se detiene en la polémica que existe sobre la necesidad de expedir la carta de porte, analizando con rigor las posiciones existentes en el Italia, Francia y España (pp. 68 ss). Dedicar un epígrafe a las operaciones conexas al transporte, entre las que destaca la carga y la descarga. Recuerda que el Convenio CMR no se pronuncia sobre el particular y acertadamente subraya que la normativa de ordenación y la laboral pueden condicionar el régimen iusprivatista (pp. 99 ss). En cambio, la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías de 2009 sí disciplina esta cuestión y también regula la puesta del vehículo a disposición del cargador y las paralizaciones. Igualmente comenta el régimen de responsabilidad del porteador en el Convenio CMR. Empieza recordando su relación con el deber de custodia. Respecto de los hechos ilícitos, centra su atención en el retraso, dedicando menos espacio a la pérdida y a la avería. Examina las diversas causas de exoneración de las que puede valerse el transportista y termina con el régimen de la indemnización por daños y perjuicios.

El último capítulo de la primera parte tiene por objeto los medios de resolución de conflictos que prevé el Convenio CMR. Su art. 31 regula la competencia judicial. El profesor de la Universidad Pública de Navarra pone en relación este precepto con la normativa europea sobre la materia; en particular, con los Reglamentos 1072/2009 y 1215/2012. Destaca sobre todo dos aspectos. El primero es el límite previsto por el primer ap. del art. 31: exige que el foro elegido por las partes pertenezca a un Estado miembro. No se predica el mismo condicionante en los foros objetivos alternativos del apartado segundo. Por otra parte, analiza el debate doctrinal acerca de si el acuerdo atributivo de jurisdicción excluye el recurso a los foros objetivos alternativos (pp. 176 ss.). Acertadamente el autor otorga gran importancia a la jurisprudencia europea en este ámbito. El art. 33 del Convenio CMR regula el arbitraje. El autor analiza esta disposición y la pone en relación con el régimen de las juntas arbitrales de transporte previstas en el Derecho español. Asimismo critica la falta de previsión en los Reglamentos 44/2001 (RB I) y 1215/2015 (RB I bis).

La segunda parte de la monografía tiene por objeto la legislación europea aplicable al transporte internacional de mercancías por carretera. Esencialmente se trata de una normativa de ordenación, que regula el acceso y el ejercicio de la profesión en el mercado. A lo largo de dos capítulos el autor analiza cuatro temas. El primero es la relación entre el Convenio CMR y la regulación comunitaria. Explica la necesidad que ha tenido la Unión Europea de regular el transporte de mercancías por carretera para conseguir sus objetivos y los ámbitos en los que se ha centrado. Destaca cómo esta disciplina afecta a aspectos sustantivos de esta actividad que son también gobernados por el Convenio CMR (pp. 222 ss). Igualmente examina el principio de especialidad que rige la relación entre la normativa uniforme y la europea, así como los límites que le afectan a la luz de la doctrina del Tribunal de Justicia. Considera que la Unión Europea debería profundizar en este sector para crear condiciones de competencia. El segundo centro de atención es la normativa que regula el acceso y el ejercicio de la actividad del operador terrestre. Examina los Reglamentos 1071/2009 y 1072/2009, así como la Directiva 2006/123 relativa a los servicios en el mercado interior. Critica las exigencias que imponen y el seguidismo que ha hecho el legislador español. Esencialmente considera que estas disposiciones fomentan la concentración empresarial en el sector y perjudican a las pequeñas y medianas empresas, que representan la mayor parte de los intereses españoles en el sector. En tercer lugar estudia la disciplina europea sobre la competencia judicial internacional y su impacto en el transporte de mercancías por carretera. Centra su atención en los Reglamentos 593/2008, 1072/2009 y, sobre todo, 1215/2012 glosando su relación con el Convenio CMR. De ahí que vuelva a traer a colación el principio de especialidad y examine su eficacia en la materia de acuerdo con la doctrina de la alta autoridad judicial europea. Así, recuerda que la Unión no está incondicionadamente vinculada por las normas sobre competencia judicial y reconocimiento de sentencias de un convenio internacional como el CMR (p. 292). El último tema investigado es la política estratégica de los Estados miembros y de la Unión Europea en el mercado del transporte nacional e

internacional de mercancías por carretera. Explica que apuestan por la concentración empresarial, lo cual considera un error, y alude a las normas de defensa de la competencia que se aplican en el sector. La monografía termina con las pertinentes y debidas conclusiones.

2. La nota más destacada del libro es la originalidad del planteamiento. El profesor Belintxon huye de los prismas clásicos centrados en un ámbito académico y realiza un análisis transversal del transporte internacional de mercancías por carretera. Así, examina e interpreta la normativa uniforme a la luz del Derecho europeo derivado. Cabe aplaudir la valentía del autor por adherirse a este enfoque moderno y sugerente del objeto de estudio. No obstante, no estaría de más una mayor fundamentación metodológica dado que —conviene no olvidar— los dos ámbitos normativos tiene por objeto relaciones diversas. Mientras que el Convenio CMR se ocupa de una relación entre iguales —las partes del contrato de transporte— las normas de ordenación disciplinan esencialmente la relación de subordinación que vincula a los transportistas con la Administración.

Una consideración similar merece la apuesta por la necesidad de una mayor desregulación y por la autonomía de la voluntad en la materia objeto de estudio. Resulta encomiable la defensa que hace el autor de ambos principios. Con todo, el hecho de que constituyan dos puntos cardinales de la obra parecería exigir un mayor esfuerzo de fundamentación.

Otra de las notas que caracteriza la monografía es el rigor y exhaustividad. Merece destacarse un adecuado manejo de la jurisprudencia, tanto nacional como europea, que otorga a la obra valor práctico. Igualmente, la bibliografía resulta también acertada, habiendo manejado el autor las fuentes nacionales y comparadas más destacadas. No obstante, se echa de menos alguna obra, como los dos tomos dirigidos por el profesor Pablo Menéndez titulados *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril* y publicados por Thomson Reuter Aranzadi en 2014. Probablemente razones cronológicas expliquen la omisión.

En resumen, se trata de una monografía totalmente recomendable en la que destacan la originalidad del planteamiento, el rigor y la seriedad del análisis así como la agilidad de la lectura. Carlos GÓRRIZ LÓPEZ\*.

**BELINTXON MARTIN, U.:** “Jurisdicción / arbitraje en el transporte de mercancías por carretera: ¿comunitarización frente a internacionalización?”, *Arbitraje. Revista de Arbitraje Comercial y de Inversiones*, vol. VII, n° 3, 2014, pp. 707–743.

**NAVARRO JIMÉNEZ, S. y ALTABLE GAVILÁN, C.:** “Precauciones en un transporte multimodal entre la UE y los EE.UU.”, *Diario La Ley*, n° 8467, 2015.

---

\* Profesor titular de Derecho mercantil. Universidad Autónoma de Barcelona.