

FACULTAD
DE CIENCIAS
JURÍDICAS



ZIENTZIA
JURIDIKOEN
FAKULTATEA

TRABAJO FIN DE GRADO

**ESTUDIO DEL RÉGIMEN JURÍDICO INSTAURADO POR EL REGLAMENTO DE
ROMA I (593/2008) SOBRE LA LEY APLICABLE A LAS OBLIGACIONES
CONTRACTUALES: LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA.**

AUTOR

Andrea Galarraga Rodríguez

DIRECTOR

Unai Belintxon Martín

Pamplona / Iruñea

13//01/2016

RESUMEN: La creciente relevancia del transporte internacional por carretera y la complejidad ocasionada por los sistemas normativos plurales (donde confluyen el Derecho internacional, europeo y la atomizada concurrencia de normas internas por territorios) hace necesario analizar y valorar la evolución normativa que este sector ha experimentado, con el objeto de determinar si los distintos instrumentos normativos existentes relativos a esta materia crean de alguna manera cierta inseguridad jurídica al operador jurídico o empresarial, o si por el contrario se trata de un sector previsible y dotado de suficiente seguridad jurídica como se pretendía. El análisis se centra en el estudio de los bloques normativos que regulan la ley aplicable a las situaciones suscitadas en torno al transporte internacional por carretera (tanto de mercancías como de viajeros), desde la perspectiva de Derecho Internacional Privado, en aras a esclarecer si se requiere para el derecho contractual la plena armonización jurídica en términos de transporte.

PALABRAS CLAVE: DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO – CONTRATOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA- REGLAMENTO DE ROMA I- CONVENIO DE ROMA DE 1980

LABURPENA: Nazioarteko errepidezko garraioen garrantziak eta esparru hau arautzen duten araudi korapilotsuek sorrarazten dituzten zailtasunak (nazioarteko legeekin batera, eremu europarrekoak eta estatu barneko arauak aurkitzen dira), beharrezkoa egiten dute hauen bilakaera aztertu eta horietan sakontzea. Honela, lan honen helburu nagusia, Nazioarteko errepidezko garraioaren inguruan (merkataritza zein bidaiari garraioetan) sortzen diren egoerei aplikatu beharreko legeei buruz diharduten arauak nahiko segurtasun juridiko sortzen duten zehaztea da, Nazioarteko zuzenbide pribatuaren ikuspuntutik, sektore honetarako erabateko harmonizazio juridikoa behar den argitzeko.

HITZ GAKOAK: NAZIOARTEKO ZUZENBIDE PRIBATUA – NAZIOARTEKO ERREPIDEZKO GARRAIOEN KONTRATUAK- ROMA KO ERREGELAMENTUA- 1980ko ROMA HITZARMENA.

ABSTRACT: The growth in importance of international road carriage and the complexity of plural regulatory systems (where international, European and national law is in force concurrently) make it necessary to analyze and quantify the regulatory developments that this sector has experienced in recent years. This work aims to determine whether the existing regulatory blocks regarding this subject may create legal uncertainty, or whether it is a foreseeable sector endowed with sufficient legal certainty. The scope of the analysis encompasses all regulatory blocks which regulate the law applicable to any situation arising within the field of road transport (both goods and passenger), from the perspective of international private law, to determine whether there is a need to further the harmonization process in this sector.

KEY WORDS: PRIVATE INTERNATIONAL LAW- INTERNATIONAL ROAD CARRIAGE CONTRACTS- ROME I REGULATION- ROME CONVENTION OF 1980.

ÍNDICE

I. CONTEXTUALIZACIÓN	1
II. MARCO JURÍDICO APLICABLE	6
1. Legislación internacional	6
1.1. <i>CMR</i>	6
2. Legislación europea	9
2.1. <i>Reglamento de Roma I</i>	9
2.2. <i>Reglamento 1072/2009</i>	14
2.3. <i>Reglamento 1071/2009</i>	15
2.4. <i>Reglamento 1073/2009</i>	16
3. Legislación interna	16
3.1. <i>Código Civil</i>	16
3.2. <i>Código de Comercio</i>	16
3.3. <i>LOTT</i>	17
3.4. <i>ROTT</i>	17
3.5. <i>RCTTM</i>	17
III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN EL CONVENIO DE ROMA DE 1980 Y EL REGLAMENTO (CE) 593/2008: MENCIÓN A LOS REGLAMENTOS EUROPEOS ESPECIALES SOBRE DETERMINACIÓN DE LEY APLICABLE	17
1. Consideraciones preliminares	17
2. El principio de la libre autonomía de la voluntad de las partes para la elección de ley aplicable	18
3. Ley aplicable en defecto de elección	20
3.1. <i>Consideraciones iniciales</i>	20

3.2. Contrato de transporte de mercancías.....	21
3.2.1. Asunto “Intercontainer Interfrigo SC”	23
3.2.2. Asunto “Schlecker”	25
3.2.3. Asunto “Haeger & Schmidt”	27
3.3. Contrato de transporte de viajeros	28
3.4. Incidencia de los Reglamentos especiales que condicionan la aplicación de las normas de conflicto contenidas en el RR-I.....	32
I. CONCLUSIONES FINALES.....	35
V. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS	38

ABREVIATURAS

BOE	Boletín Oficial del Estado.
CB	Convenio de Bruselas de 27 de septiembre 1968 relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
CC	Código Civil.
CIM	Convención Internacional para el Transporte de Mercaderías por Ferrocarril.
CMR	Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera, realizado en Ginebra el 19 de mayo de 1956.
CR	Convenio de Roma de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.
DOCE	Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea.
LCTTM	Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato terrestre de mercancías.
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
RB-I	Reglamento (CE) núm. 44/2001, relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Reglamento Bruselas I).
RB-I bis	Reglamento (UE) núm. 1215/2012, relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Reglamento Bruselas I bis).
ROT	Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres de 28 de septiembre de 1990, Real Decreto 1211/1990.
RR-I	Reglamento (CE) núm. 593/2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento Roma I).
STJCE/STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas/de la Unión Europea.
TCEE	Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957 (redacción original).

TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, hecho en Roma el 25 de marzo de 1957, en su redacción dada por el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre 2007.
TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
TUE	Tratado de la Unión Europea hecho en Maastricht el 7 de febrero de 1992, en su redacción dada por el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre 2007.
UE	Unión Europea.

I. CONTEXTUALIZACIÓN

Este estudio pretende aproximarse al sector del Derecho del transporte por carretera (mercancías y viajeros), desde la perspectiva de la ley aplicable, contrastando la evolución normativa que en este aspecto en los últimos años se ha dado. Se trata de un análisis que, dada la trascendencia y particularidad que el Derecho del transporte de mercancías por carretera despliega en el comercio internacional, pretende proyectar las problemáticas específicas que la actual normativa presenta en el ámbito internacional.

El origen del transporte por carretera se podría situar después de la Segunda Guerra Mundial, que si bien es cierto que para entonces ya existía, fue en ese momento cuando experimentó un impulso definitivo propiciado por el desarrollo económico propio de un tiempo de paz, además de por la evolución de los vehículos y de la infraestructura viaria.

Las ventajas que esta forma de transporte presenta respecto del resto, así como su versatilidad, al ser el único capaz de ofrecer servicio puerta a puerta por sí mismo¹, también incidieron en su protagonismo desplazando de esta forma al ferrocarril en su papel principal.

No obstante, los primeros problemas del transporte por carretera no tardaron en llegar al encontrarse ante los diferentes ordenamientos nacionales, heterogéneos en sus previsiones, y generalmente antiguos², lo que hacía necesario crear un régimen internacional de transportes por carretera, como ya existía para otros modos de transporte como el ferroviario (Convención CIM de 1890, después reformada en 1952), el marítimo (reglas de la Haya de 1924) o el aéreo (Convención de Varsovia de 1929).

Ante esta tesitura, se crea el Convenio regulador del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de 1956, conocido en el ámbito europeo como CMR³. No obstante, la uniformidad que este cuerpo normativo proporciona no es del todo plena, al existir circunstancias no previstas por el mismo, en las que habría de acudir a las

¹ Ya que no se limita a seguir unas rutas fijas como ocurre con el ferrocarril, sino que dada la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras.

² Como es el caso de España, que se basaba en el Código de comercio del siglo XIX, promulgado cuando aún no existían camiones. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F.J., *El contrato de transporte internacional: CMR*, Tecnos, Madrid, 1996, Págs. 1-3.

³ BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974.

normas internas del Estado correspondiente, pudiendo dar lugar de esta forma a distorsiones en su efectivo ejercicio⁴.

En lo que respecta a los esfuerzos de unificación desarrollados en relación al contrato de transportes de personas, ha de mencionarse el Convenio de Ginebra de 1 de marzo de 1973, sobre el contrato de transporte internacional de pasajeros y de su equipaje por carretera (CVR)⁵, vigente para varios países de la UE⁶. No obstante, los resultados en este sentido no han sido tan positivos, al no conseguir asemejarse al CMR, que era lo que se pretendía.

Con el Tratado de Roma de 25 de marzo de 1957 (TCCE) se crea el mercado común⁷, con el que se suprimen todos los aranceles internos entre los Estados europeos, dando un paso más allá en el proceso de la globalización, favoreciendo a los flujos de mercancías y personas entre países y regiones, lo que ha supuesto un aumento específico del peso del transporte en la economía⁸.

Años más tarde, con la misma finalidad de unificar las normas en un sector caracterizado por la diversidad normativa como es el de la contratación⁹, se crea el Convenio de Roma de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (en adelante CR) como uno de los modelos efectivos de la unificación, que tiene por finalidad fomentar la compatibilidad de las normas de conflicto de los Estados miembros de la UE (salvo Dinamarca)¹⁰, en la medida en que sea necesario para el correcto funcionamiento del

⁴ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, págs. 219-220.

⁵ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVR_e.pdf (última consulta: 20/12/2015).

⁶ Entre ellos: Bosnia-Herzegovina, Croacia, República Checa, Eslovaquia, Letonia y Yugoslavia. CALVO CARAVACA, A.L. Y FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, pág. 470.

⁷ DOCE, de 24/12/2002, C.325/33.

⁸ Estudio del sector de Transporte de mercancías por carretera en Aragón. Internet: <http://www.camarazaragoza.com/docs/Transporte/documento25.pdf> (última consulta: 17/12/2015).

⁹ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., “Comunitarización del derecho internacional privado y derecho aplicable a las obligaciones contractuales” en *Revista española de seguros*, nº 140, 2009, págs. 595-616.

¹⁰ FJ 23 de la STJUE de 6/10/2009, asunto C-133/08, Intercontainer Interfrigo: “Del mencionado preámbulo se desprende también que el Convenio tiene como objetivo establecer unas normas uniformes relativas a la ley aplicable a las obligaciones contractuales, con independencia de cuál sea el lugar en el que haya de dictarse sentencia”. En efecto, tal y como resulta del informe relativo al Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, elaborado por los profesores Mario Giuliano, de la universidad de Milán, y Paul Lagarde, de la universidad de París (p.I Diario Oficial de las Comunidades Europeas, 11/12/1992, C327); en lo sucesivo “informe Giuliano-Lagarde”), *el convenio nació como consecuencia de la necesidad de suprimir los inconvenientes derivados de la diversidad de normas de conflicto en materia de contratos. La función del*

mercado interior¹¹. Se trataba de un texto que estrictamente no formaba parte del Derecho europeo, pero que aseguraba por vía convencional unas soluciones conflictuales uniformes para el mercado europeo¹².

En 1997 con el Tratado de Ámsterdam¹³, la Unión se compromete a establecer progresivamente un espacio de libertad, de seguridad y de justicia común. Años más tarde, tras el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007¹⁴, la UE obtiene personalidad jurídica propia para firmar acuerdos internacionales a nivel internacional pasando a ser sujeto de Derecho internacional privado¹⁵. De esta forma, el CR se transforma en el actual y vigente Reglamento 593/2008, también conocido como Reglamento de Roma I (en adelante RR-I). La base normativa del nuevo texto son los arts. 61 y 65 del TCE¹⁶, preceptos ambos introducidos por el Tratado de Ámsterdam¹⁷.

De todo lo anterior se desprende la trascendencia que el Derecho de transporte internacional por carretera despliega en la actualidad, al ser el modo de transporte más

Convenio es elevar el nivel de seguridad jurídica acrecentando la confianza en la estabilidad de las relaciones jurídicas y la protección de los derechos adquiridos en todo el ámbito del Derecho privado”.

¹¹ LLORENTE MARTÍNEZ, I., “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de derechos transnacional*, vol. 7, Nº 1, Marzo 2015, págs. 269-276.

¹² GARCIMARTÍN ALFEREZ, F.J., “El Reglamento <<Roma I>> sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: ¿Cuánto ha cambiado el Convenio de Roma de 1980?”, en *Diario La Ley*, núm. 6957, 2008, pág. 2.

¹³ Tratado de Ámsterdam por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea, los tratados constitutivos de las comunidades europeas y determinados actos conexos firmados en Ámsterdam el 2 de octubre de 1997.

¹⁴ Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la comunidad europea (2007C/ 306/01).

¹⁵ Ello a sabiendas de que el transporte queda recogido en el art. 4.2.g TFUE como competencia compartida.

¹⁶ El art 61 TCE es el actual Art 81 del TFUE: “La Unión desarrollará una cooperación judicial en asuntos civiles con repercusión transfronteriza, basada en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales y extrajudiciales. Esta cooperación podrá incluir la adopción de medidas de aproximación de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros”... “La Unión desarrollará una cooperación judicial en asuntos civiles con repercusión transfronteriza, basada en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales y extrajudiciales. Esta cooperación podrá incluir la adopción de medidas de aproximación de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros”...; GARDEÑES SANTIAGO, M., “El desarrollo del Derecho Internacional Privado tras el Tratado de Ámsterdam: los artículos 61 c) y 65 TCE como base jurídica”, en *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, núm. 11, 2002, págs. 231-249.

¹⁷ IRIARTE ÁNGEL, J.L., “La armonización del Derecho Internacional Privado por la Unión Europea”, en el *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, núm. 9, 2006, págs. 45-74.

utilizado¹⁸, por lo que no es de extrañar que al igual que sucede en otras actividades relevantes, se dé en el sector una importante intervención administrativa¹⁹.

El desarrollo del transporte en la UE queda en la actualidad sometido al cumplimiento de dos presupuestos recogidos en el TFUE; el primero de ellos se regula en el art 67 y se refiere al espacio de libertad, seguridad y justicia. En cuanto a la segunda condición, se consagra en los art 28 a 66 y alude a la real y efectiva garantía, a la libre circulación de personas, servicios, mercancías, capitales, y a la libertad de establecimiento²⁰.

En cuanto a la delimitación del contrato de transporte internacional por carretera, ha de advertirse la ausencia de definición²¹, la falta de respuesta armonizada que en este sentido hasta hace bien poco ha existido. Esta omisión sin embargo, no ha planteado problema alguno dada la sustancial identidad existente entre los distintos sistemas jurídicos a la hora de definirlo²²; quizás esta haya sido la razón de esta laguna. Definición que hoy encontramos en distintos textos, entre ellos en el RR-I, en su considerando 22²³.

Centrándonos en el contrato de transporte por carretera, cabe diferenciar entre el contrato de transporte de mercancías por un lado, y el de viajeros y su equipaje por otro.

De esta forma, en cuanto al primero, *el contrato internacional de transporte de mercancías* es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador o remitente, a cambio de un precio, a trasladar incólumes mercancías de un lugar a otro, siempre que el lugar de carga y descarga de las mercancías transportadas se realicen en dos países distintos

¹⁸ <http://www.moldtrans.com/el-transporte-de-mercancias-por-carretera-y-su-papel-en-la-economia/> (última consulta: 17/12/2015).

¹⁹ Véase al respecto: AGOÚÉS MENDIZABAL, C., *La intervención administrativa en el transporte por carretera*, RDT, n° 7, 2011, págs. 51-59.

²⁰ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág. 214-215.

²¹ CABRERA CÁNOVAS, A., *El contrato de transporte por carretera: Ley 15/2009*, Marge Books, Barcelona, 2010, pág. 23.

²² LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. “El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera” en *Contratos internacionales*, 1997, págs. 467-545.

²³ Considerando 22 RR-I: “se considerarán como contrato de transporte de mercancías los contratos de fletamento para un solo trayecto u otros contratos cuyo objeto principal sea el de realizar un transporte de mercancías”

o por lo menos que así se indique, en la carta de porte²⁴, o para el caso de que exista, en el propio contrato, y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato. Además de ello cabe que el contrato sea civil o mercantil, aspecto al que se refiere en nuestro ámbito interno el art 62 de la LOTT, y a la que aludiremos posteriormente

En alusión al segundo, el contrato de *transporte internacional de pasajeros* es aquel que se conviene entre el transportista y el pasajero en virtud del cual el primero asume la obligación de trasladar al segundo de un punto de inicio a otro de destino, con su equipaje, en vehículo acondicionado a tal fin, sin daño ni menoscabo a la integridad física y al equipaje, y en las condiciones estipuladas, a cambio de un precio²⁵.

Es importante anticipar que ambos tipos de contratos de transporte, tanto el de viajeros como el de mercancías, serán considerados de naturaleza mercantil siempre que el porteador se dedique de manera habitual a realizar transporte para terceros o, dicho con otras palabras, cuando nos encontremos ante un transportista profesional, entendiendo por éste aquel que realiza un transporte a cambio de un precio. En caso contrario, deberá considerarse que se trata de un transporte civil al cual le serán de aplicación lo dispuesto en los art 1601-1603 CC.

En definitiva, lo que el presente trabajo pretende es analizar la determinación de la ley aplicable al sector del transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, desde la perspectiva del Derecho Internacional Privado. Al respecto, y tal y como tendremos ocasión de comprobar posteriormente, cabe mencionar la desigual velocidad a la que hasta día de hoy avanza la vertiente de la armonización conflictual (mucho más avanzada) frente a la material²⁶. Este dispar proceder se explica por la complejidad añadida de la armonización

²⁴ Art 4 CMR: “el contrato de transporte se constata por una Carta de Porte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento, no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este convenio”.

²⁵ SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C. Y HUALDE MANSO, M.T., “El contrato del transporte”, en RUBIO TORRANO, E. Y SÁENZ GARCIA DE ALBIZU, J.C., *Lecciones de contratación civil y mercantil*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2012, págs. 429-456.

²⁶ FERNANDEZ ROZAS, J.C., “Alternativa conflictual o material en la búsqueda de un derecho contractual europeo más coherente”, en la revista *La Ley*, 2005-II, págs. 1442-1450; ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “La armonización del derecho material en la Unión Europea”, en el *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, 2006, 1888-0525 9, págs. 11-44.

material²⁷, al suponer la obtención de un acuerdo en torno a normas que sustituyan o reemplacen las existentes en cada uno de los ordenamientos jurídicos nacionales²⁸.

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

La atomización normativa que proyecta el marco jurídico aplicable al contrato de transporte internacional por carretera en la UE, exige previamente a estudiar el régimen de determinación de ley aplicable, subrayar e incidir en las normas que actualmente vienen a regular este importante sector del comercio internacional.

Téngase en cuenta que el transporte pivota sobre dos pilares jurídicos elementales: Derecho administrativo o de ordenación por un lado y Derecho privado por otro. Respecto a la primera cabe mencionar que la creciente intervención administrativa en el campo que nos abarca se explica por la trascendencia económica del mismo: la necesidad de garantizar una provisión continuada tanto a los ciudadanos como a las empresas, y la exigencia de ordenar el ejercicio de la actividad por otro (para controlar, asegurar el adecuado acceso y uso de las infraestructuras y la correcta ejecución del servicio).

El presente trabajo traerá a colación todas ellas (normas de Derecho administrativo y Derecho privado), tanto en su ámbito internacional como en el interno. Entre las normas más importantes podemos destacar, indicadas en orden de aplicación a un contrato de cabotaje, las siguientes:

1. Legislación internacional

1.1. Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), realizado en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (BOE N°109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE n° 303, de 18 de Diciembre de 1982)

Este Convenio regula el contrato de transporte internacional, únicamente de mercancías, por carretera y nace con la finalidad de dar una respuesta armonizada, fácilmente

²⁷ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Derecho privado y la UE: ¿armonización material o conflictual?”, en GOIZUETA VÉRTIZ, J. Y CIENFUEGOS MATEO, M., *La eficacia de los derechos fundamentales de la UE: cuestiones avanzadas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, págs. 291-310.

²⁸ En comparación con la unificación del derecho sustantivo, la unificación de las normas de conflicto de leyes parece más fácilmente realizable, sobre todo en el ámbito de derecho patrimonial, porque las normas de conflicto solamente se refieren a las relaciones jurídicas en las que exista un elemento internacional” INFORME DE GIULIANO-LAGARDE.

accesible y previsible a todo lo relacionado con ello. El CMR goza de una aceptación y de un conocimiento amplio entre los operadores del sector²⁹, la doctrina y los tribunales, de ahí su adopción como modelo de referencia para las reformas de carácter interno de la gran mayoría de los países europeos³⁰.

En lo que a su estructura se refiere³¹, el Convenio consta de 51 artículos en los que trata diversas cuestiones relativas al contrato de transporte de mercancías por carretera: de esta forma, en su Capítulo I (art 1 y 2) el Convenio regula su ámbito de aplicación, el cual detallaremos a continuación dada su peculiaridad. En su segundo capítulo, y más concretamente en el art 3, habla de las personas por las cuales responde el transportista. En un tercer capítulo (arts. 4 a 16) entra a regular la carta de porte³², exponiendo los requisitos que éste debe cumplir, exigiendo 3 ejemplares originales del mismo, uno para cada sujeto que la norma indica³³. Posteriormente se regula la responsabilidad del transportista, que va seguido de un quinto capítulo que recoge todo lo referente a las reclamaciones y acciones, donde se encuentran establecidas las reglas de la competencia judicial internacional (art 31- tribunal ordinario- y art 33-tribunal de arbitraje). El capítulo VI lo dedica al transporte efectuado por transportistas sucesivos. Finalmente, en los dos últimos capítulos se declara la nulidad de las estipulaciones contrarias al Convenio, de donde se deduce el carácter imperativo del Convenio, y unas disposiciones finales.

El CMR contiene un régimen material o sustantivo, lo que significa que aporta respuestas directamente aplicables a las situaciones suscitadas en torno al contrato de transporte. No obstante, el CMR también contiene alguna que otra norma de conflicto que

²⁹ Establece que el éxito del CMR ha sido rotundo, lo cual queda evidenciado por el elevado número de sus países miembros. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F.J. *El contrato de transporte internacional: CMR*, Tecnos, Madrid, Pág. 19.

³⁰ BELINTXON MARTÍN, U. *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, Pág. 48; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones, en *el Congreso internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia: Tirant lo Blanch 2005. 1 págs. 847-868.

³¹ CALVO CARAVACA, L.A. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*. Vol. II, Comares, Granada, 2011, págs. 619-624

³² Sobre la carta de Porte véanse BELINTXON MARTÍN, U. *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*”, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, págs. 62-89.

³³ Art 5.1 CMR: “el primer ejemplar queda en poder del remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero quedará en poder del transportista”. Ciertos autores citan en ocasiones el valor práctico de una cuarta copia para fines estrictamente administrativos.

determina la ley aplicable a ciertos aspectos. Así el art 5.1.II, que viene a regular la firma de la carta de porte; el art 16.5, referente a la venta de la mercancía objeto de transporte por el transportista cuando ello lo motive la naturaleza perecerá de la mercancía; art 20.4, concerniente a la pérdida de la mercancía; art 28.1, relativo a la reclamación extracontractual ante la pérdida, avería o retraso en el transporte; art 29.1 y 32.1 pertinentes ambos al dolo o culpa; y por último, el art 32.3 referente a la suspensión y/o interrupción de la prescripción. Las cuestiones no reguladas por el CMR en materia de determinación de ley aplicable para la UE se regirán por lo establecido en el RR-I (art 3 y 5), lo cual ocurrirá en la mayoría de los casos, ya que tal y como hemos visto son muy pocas las alusiones que el CMR realiza respecto a la ley aplicable a las situaciones acaecidas dentro de un contrato de transporte de mercancías.

Este régimen material o sustantivo que contiene el CMR es de carácter imperativo (art 41 CMR), esto es, que las partes no pueden pactar su inaplicación más que cuando lo prevea el mismo CMR y dicho Convenio hace inaplicable el Derecho nacional de producción interna, salvo que el CMR remita a sus disposiciones.

Tal y como se establece en su primer capítulo (art 1.1) “*este Convenio le es aplicable a los contratos de transporte de mercancías por carretera que se realizan a título oneroso, cuando el lugar de carga y el previsto para la descarga de la mercancía estén situados en dos países diferentes*”. Por tanto, los requisitos de aplicación el presente Convenio son dos:

Por un lado, ha de tratarse de un contrato a título oneroso, es decir, un contrato que implique alguna contraprestación, no necesariamente un pago en metálico. Este es el motivo por el que se excluye de su aplicación el denominado transporte internacional por cuenta propia, al no existir esta onerosidad o remuneración exigida por el Convenio.

Por otro lado, el contrato ha de presentar carácter internacional. Para ello, es necesario que el contrato se encuentre vinculado con dos o más países. No obstante, para que las disposiciones del Convenio sean aplicables no es necesario que las diferentes localizaciones

del transporte internacional de carga y descarga estén ambas situadas en países parte del Convenio³⁴, siendo suficiente que tan sólo una de las dos lo este.

En su Art 1.4 contiene las materias excluidas, indicando que “*este Convenio no se aplicará: a) A los transportes efectuados bajo la regulación de convenios postales internacionales; b) A los transportes funerarios; c) A los transportes de mudanzas*”.

Ha de mencionarse que el CMR ha sufrido varias modificaciones con el objetivo de adecuarse a los nuevos tiempos jurídicos, económicos y tecnológicos. Ejemplo de ello es la reciente modernización de la carta de porte³⁵.

Tal y como hemos mencionado previamente, este sistema regulador de los contratos de transporte internacional por carretera en el marco europeo queda complementado mediante el Derecho europeo en materia de determinación de ley aplicable por el RR-I, el cual es una clara manifestación de la europeización del Derecho internacional privado³⁶, al que nos referiremos a continuación.

2. Legislación europea

2.1. El convenio de Roma de 1980 y el Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento y del Consejo, de 17 de junio de 2008, relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento Roma I)

El RR-I es el principal instrumento europeo vigente que unifica las reglas de conflicto en materia contractual en todos los Estados Miembros (salvo Dinamarca y algunos territorios en alta mar). Se trata de la principal normativa aplicable en los Estados miembros de la UE a la cuestión de la determinación de la ley aplicable a un contrato internacional. Su finalidad radica en suministrar normas de conflicto aplicables de manera uniforme que favorezcan la previsibilidad del resultado, la seguridad en cuanto a la ley aplicable independientemente del país del tribunal ante el que se haya planteado el litigio y a la libre circulación de

³⁴ Puede compararse con lo establecido para otros medios de transporte, el estudio sobre transporte ferroviario realizado por EMPARANZA, A. Y RECALDE CASTELLS, A., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2008, págs. 30 y s.s.; GÓMEZ CALERO, J., *El transporte internacional de mercancías*, Madrid, Civitas SA, 1989, págs. 39-64.

³⁵ BOE núm. 141, de 14 de junio de 2011, págs. 61018-61024.

³⁶ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015. Pág. 221.

resoluciones judiciales. Dicho de otra forma, tanto el CR como el RR-I no ofrecen una respuesta material directa a la controversia que plantea el contrato de transporte por carretera, sino que se limita a indicar el Derecho nacional que deberá resolver la controversia a través de normas de conflicto³⁷.

El RR-I es el sucesor del CR³⁸, que si bien mantiene muchas de las soluciones establecidas en el Convenio, también introduce importantes modificaciones que han supuesto una mejora en la seguridad jurídica y previsibilidad de la ley aplicable para los contratos, tratándose de una efectiva modernización de las normas sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales³⁹.

En cuanto a su estructura, el RR-I consta de 29 artículos distribuidos en cuatro capítulos: en el primer capítulo (arts. 1-2) se dedica a la delimitación de su ámbito de aplicación; En el segundo (arts. 3-18), se recogen las normas uniformes sobre determinación de la ley aplicable al contrato internacional. El tercero (arts. 19-28), se denomina genéricamente “otras disposiciones”, donde se hace alusión entre otras, a las cuestiones de la exclusión del reenvío, el orden público del foro, las relaciones con otras disposiciones o Convenios. Y el cuarto y último (art 29), versa sobre su entrada en vigor y aplicación.

En lo que respecta al *ámbito de aplicación material*, este Reglamento es aplicable a las obligaciones contractuales en materia civil y mercantil en las situaciones que impliquen un conflicto de leyes (art 1). Al respecto, los conflictos de leyes también pueden surgir en el marco de Estados plurilegislativos como es el caso de España. Para estas situaciones, el art 22 dispone que cada unidad territorial que tenga sus propias normas en materia de obligaciones contractuales, será considerado como un país a efectos de determinar la ley aplicable, aun precisándose que los Estados miembros no tienen la obligación de aplicar el Reglamento a nivel interno⁴⁰.

³⁷LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones”, en *el Congreso internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia: Tirant lo Blanch 2005. 1 págs. 847-868.

³⁸ Art 24 RR-I (“Relación con el Convenio de Roma”). En vigor para España, BOE, 19 de junio 1993.

³⁹DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “Contratación internacional: la evolución del modelo de la Unión Europea”, de la *revista mexicana de Derecho internacional privado y comparado*, núm. 29, septiembre de 2011, págs. 67-89.

⁴⁰ IRIARTE ÁNGEL, J.L., “Conflictos de leyes internos. Notas fundamentales de la situación actual”, en el *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, núm. 18, 2009, Págs. 61-62.

El art 1.2 recoge una serie de materias, que a pesar de su carácter civil y mercantil, están excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento. Las razones de estas exclusiones se pueden clasificar en dos grupos; por un lado, materias cuya exclusión responde a razones de compatibilidad con otros textos; y por otro lado, aquellas otras que no se incluyen por razones de calificación contractual o de vinculación con sectores del ordenamiento jurídico alejados de los intercambios patrimoniales. Además de esto, si atendemos a los criterios de interpretación forjados en el sistema normativo europeo en que se inserta el RR-I, parece evidente que estarán comprendidos dentro de su ámbito todos aquellos contratos en lo que el Estado o sus órganos de representación actúen en el tráfico en virtud de sus facultades *iuri gestionis* (frente a los actos de *iuri imperii* que estarán por tanto excluidos)⁴¹.

En cuanto al ámbito de aplicación territorial, el RR-I se aplica a todos los Estados miembros, con la excepción de Dinamarca.

Por último, el ámbito de aplicación temporal se precisa en los artículos 28 y 29 y se aplica a los contratos celebrados a partir del 17/12/2009 (art 28), por lo que el CR (su antecesor) tendrá una aplicación transitoria prolongada respecto de los litigios referidos a contratos celebrados antes de la mencionada fecha.

En lo referente a las *relaciones del RR-I con otros instrumentos*⁴², el hecho de que se trate de un régimen general justifica la amplia compatibilidad del Reglamento, orientado a facilitar la especialización de las soluciones y su eventual sectorialización⁴³. Estas relaciones se regulan en el art 23⁴⁴, 24 y 25 del RR-I:

El primero de ellos se refiere a las “*relaciones con otras disposiciones de derecho comunitario*”, exponente del art 57 del antiguo Convenio de Bruselas de 1968 (en adelante CB) y de su sucesor, el actual art 71 del Reglamento de Bruselas I bis (en adelante RB-I bis);

⁴¹ Es la orientación sentada en la jurisprudencia del TJUE en relación con el foro contractual en el Convenio de Bruselas de 1968 (RCL 1991, 217, 1151) STJCE de 14/10/1976, asunto 29/76, Ltu v. Eurocontrol.

⁴² PIETRO, F. “Las relaciones entre el Reglamento Roma I y los Convenios internacionales sobre conflictos de leyes en materia contractual”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, núm. 1, 2009, Págs. 92-101.

⁴³ FERNANDEZ ROZAS, J.C. y SANCHEZ, S., *Derecho Internacional privado*, 5ª edición, Thomson, pág.531.

⁴⁴ Art 23 RR-I: “Con excepción del artículo 7, el presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación de disposiciones del Derecho comunitario que, en materia concretas, regulen las normas de conflicto de leyes relativas a las obligaciones contractuales”; Este precepto se debe poner en relación con el considerando 40.

todos ellos consagran la regla de especialidad, según la cual los Reglamentos especiales primarán ante la aplicación de un reglamento general como es el RR-I, solución ésta que ha sido matizada por el TJUE en la sentencia “TNT v. AXA”⁴⁵, donde las partes enfrentadas invocan preceptos de distintos cuerpos normativos (uno de alcance general y otro particular) en apoyo a sus intereses.

El caso versa sobre la ejecución en los Países Bajos de una resolución dictada por el tribunal alemán por la que se condena a TNT (empresa neerlandesa) al pago de una indemnización por la pérdida de mercancías durante el transporte internacional. El transporte controvertido queda adscrito al ámbito material tanto del CMR⁴⁶ (por ser ambos Estados parte del Convenio) como del RB-I⁴⁷, por lo que ante la duda de la norma aplicable al caso (cuestión de gran trascendencia ya que la solución planteada por uno u otro puede tener alcance diferente), el TJUE aborda un estudio del art 71 RB-I en cuanto a la articulación de las relaciones entre ambos. Según reiterada jurisprudencia, para interpretar una disposición de Derecho de la UE debe tenerse en cuenta no sólo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte.

A este respecto, el TJUE considera que la regla de especialidad del art 71 RB-I no es absoluta, y que por tanto no tiene operatividad en relación a la totalidad de los Convenios especiales, sino solamente con aquellos en los que concurren una serie de presupuestos: en primer lugar, como cabe inferir de lo hasta ahora mencionado es necesario que el Convenio en cuestión sea calificable como especial o regulador de una materia particular y que contenga una regulación directa o indirecta de la competencia judicial, reconocimiento o de la ejecución de las resoluciones judiciales. En segundo lugar, y es aquí donde incide el TJUE, es menester que la aplicación de sus normas presente un alto grado de previsibilidad, facilite una buena administración de justicia y permita reducir al máximo el riesgo de procedimientos paralelos y además garantice, en condiciones al menos tan favorables como las previstas en el

⁴⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (04/05/2010). Asunto C-533/08: TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG. Aranzadi TJCE/2010/132.

⁴⁶ Art 1.1 CMR: “El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato”.

⁴⁷ Art 1.1 RB-I: “El presente Reglamento se aplicará en materia civil y mercantil con independencia de la naturaleza del órgano jurisdiccional. No incluirá, en particular las materias fiscal, aduanera y administrativa”.

RB-I bis, la libre circulación de las resoluciones en materia civil y mercantil y la confianza recíproca en la justicia en el seno de la UE⁴⁸.

De esta forma el TJUE limita la extensión de la regla de especialidad, relativiza su alcance y no admite una mera aplicación automática de la misma, al tener que acudir al caso concreto para comprobar la concurrencia de los mencionados presupuestos y la consecuente aplicación de la regla de especialidad.

Si bien es cierto que la presente sentencia interpreta al art 71 del RB-I, la misma es extrapolable para el art 25 RR-I.

El art 24 por su parte⁴⁹, indica que el RR-I sustituye al CR y que éste seguirá siendo aplicable en los territorios de los Estados miembros comprendidos en el ámbito territorial del Convenio a los que no se aplica el Reglamento en virtud del art 355 TFUE.

En cuanto al art 25 del Reglamento, cabe subrayar que ésta regula la “*relación con los Convenios internacionales existentes*”, aportando soluciones para tres tipos de situaciones: a) los Convenios previos al RR-I que vinculan a Estados miembros con terceros Estados y que contienen normas de conflicto en el ámbito contractual seguirán en vigor⁵⁰. b) los Convenios previos celebrados exclusivamente entre Estados miembros, quedan materialmente desplazados por el Reglamento⁵¹. c) en relación a los futuros Convenios, la materia pasa a ser competencia europea por lo que corresponde a la UE negociar dichos Convenios⁵².

⁴⁸ Véanse al respecto ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los convenios internacionales en materias especiales” en *el Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, Octubre 2010.

⁴⁹ Art 24 RR-I: “El presente Reglamento sustituirá al Convenio de Roma de 1980 en los Estados miembros, salvo en lo que respecta a los territorios de los Estados miembros comprendidos en el ámbito de aplicación territorial de dicho Convenio y a los que no se aplica el presente Reglamento en virtud del artículo 299 del Tratado”.

⁵⁰ Art 25.1 RR-I: “el presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones contractuales”.

⁵¹ Art 25.2 RR-I: “No obstante, por lo que respecta a las relaciones entre Estados miembros, el presente Reglamento primará frente a los convenios celebrados exclusivamente entre dos o más Estados miembros en la medida en que dichos convenios versen sobre las materias reguladas por el mismo”.

⁵² Considerando 42: “La Comisión presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los procedimientos y condiciones bajo los que los Estados miembros estarían autorizados, en casos particulares y excepcionales, a negociar y celebrar, en nombre propio, acuerdos con terceros países relativos a materias sectoriales, que incluyan disposiciones sobre la legislación aplicable a las obligaciones contractuales”.

El RR-I ofrece unas reglas de determinación de la ley aplicable al contrato internacional, algunos de alcance general, es decir, aplicables a la mayoría de los contratos (como es el caso del art. 3-autonomía de la voluntad), y otras reglas aplicables a contratos específicos (como el art. 5 que introduce una serie de puntos de conexión para cuando las partes no hayan elegido la ley aplicable o no lo hayan hecho de forma válida para un contrato de transportes), en los cuales incidiremos posteriormente.

Al respecto cabe mencionar que el art. 3 RR-I sólo regula una autonomía de voluntad conflictual (y no la autonomía material)⁵³, lo que significa que no prevé que las partes dispongan del contenido del contrato. Dicho de otra forma, lo que el RR-I permite es la elección de la ley que se quiere aplicar al contrato, pero no la elección del contenido de la ley que se quiere aplicar.

Por último, el Reglamento goza de eficacia universal, es decir, es de aplicación erga omnes. Su art. 2 dispone que la ley designada por este Reglamento se aplicará aunque no sea la de un Estado miembro. Ello supone, a efectos prácticos, que en el ámbito de aplicación del RR-I, sus normas de conflicto se aplican siempre para determinar el derecho aplicable, y que, consecuentemente, las normas de conflicto nacionales son inaplicables⁵⁴.

2.2. Reglamento 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre del 2009, por el que se establecen normas comunes al acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera

Se trata de un Reglamento especial, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3118/93⁵⁵, que se refiere al acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera⁵⁶ y que tiene por objeto garantizar un marco coherente para el transporte

⁵³ La importancia de la distinción radica en que en la autonomía material, las partes incorporarían al contrato el contenido de una ley concreta, por lo que los cambios legislativos en el Estado en cuestión no alteran el contenido del pacto incorporado. Al contrario, la elección de ley aplicable (autonomía conflictual) implica la designación de la ley rectora del contrato de forma genérica. FERNANDEZ ROZAS, J.C. Y SANCHEZ, S., *Derecho internacional privado*, 5ª edición, Thomson Reuters, Cizur Menor, 2009, pág. 31.

⁵⁴ RODRÍGUEZ BENOT, A. *Manual de derecho internacional privado*, Tecnos, Madrid, 2014, pág. 235.

⁵⁵ Reglamento (CEE) nº 3118/93, del Consejo de 25 de Octubre de 1993, por el que se determinan las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera de un Estado miembro,

⁵⁶ Considerando 2 Reglamento 1072/2009: “Una política común de transportes supone, entre otros aspectos, la existencia de normas comunes que regulen el acceso al mercado de los transportes internacionales de mercancías por carretera en el territorio de la Comunidad, así como la definición de las condiciones en que los

internacional de mercancías por carretera a través de la UE⁵⁷. Por ello, y en virtud de la regla de especialidad antes mencionada, como regla general se prioriza la aplicación de las normas en él contenidas ante el Reglamento general (RR-I) en lo que refiere a las condiciones contractuales. Ello es así, por el tenor literal del art 23 RR-I. Recordamos que la aplicación de la normativa especial no puede menoscabar los principios que inspiran la cooperación judicial en materia civil y mercantil en el seno de la Unión de la libre circulación de las resoluciones en materia civil y mercantil, de previsibilidad de los órganos jurisdiccionales competentes y, por consiguiente, de la seguridad jurídica para los justiciables de buena administración de justicia, de reducción al máximo del riesgo de procedimientos paralelos y de confianza recíproca en la justicia en el seno de la UE.

Por lo que respecta a su naturaleza, este tipo de Reglamentos pueden considerarse normas administrativas, salvo en lo concerniente a una disposición en él contenida, el art 9, a la que nos referiremos posteriormente.

2.3. Reglamento 1071/2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del consejo

Al igual que el anterior, en este caso también nos encontramos ante una norma de ordenación del sector especial, por tener por objeto de regulación un ámbito concreto del transporte internacional de mercancías por carretera, por lo que en este caso también gozará de prioridad su aplicación, cuando se suscite un litigio en torno a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión.

El Reglamento impone a todo transportista europeo unas condiciones de acceso al mercado de transporte internacional de mercancías por carretera: exige estar en posesión de una licencia comunitaria para poder efectuar transportes de mercancías internacionales (art 3

transportistas no residentes en un Estado miembro puedan prestar servicios de transporte en él. Estas normas comunes deben constituir una contribución al buen funcionamiento del mercado interior de los transportes”.

⁵⁷ Considerando 26: “Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, garantizar un marco coherente para el transporte internacional de mercancías por carretera a través de la Comunidad, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo”.

y 4). La posesión de esta licencia queda supeditada al cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos exigidos por la normativa europea, y la legislación nacional del Estado miembro del cual es nacional el transportista (en el caso de España serían las contempladas en el art 43 LOTT). Se trata de una obligación jurídico-formal de carácter administrativo. Por tanto, el transporte intraeuropeo por carretera deberá obligatoriamente ser ejecutado por un transportista profesional y habilitado a tal efecto para ello.

En su Anexo I enumera los conocimientos mínimos que los Estados miembros deberán constatar para el reconocimiento oficial de la competencia profesional para el transporte de mercancías por carretera y para el transporte de viajeros por carretera, respectivamente.

2.4. Reglamento 1073/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses.

El presente Reglamento deroga el Reglamento CE núm. 684/1992, de 16 de marzo, por el que se establecen las normas comunes para el transporte internacional de viajeros por autobús. Se trata de un Reglamento idéntico al anterior, destinado a regular el contrato de transporte internacional de viajeros⁵⁸.

Se trata de un Reglamento de carácter especial, por lo que una vez más la aplicación de sus normas gozarán de prioridad frente a las disposiciones de una normativa general (como el RR-I) en virtud de la regla de especialidad, siempre y cuando ello no menoscabe los mencionados principios que inspiran la cooperación judicial en materia civil y mercantil en la UE.

3. Legislación interna:

Las normas generales que afectan al sector las encontrábamos en el Código de Comercio (arts. 275 y 349 a 379 –éstas últimas ya derogadas), que definen y enmarcan el contrato de transporte mercantil, y en el Código Civil (arts. 1601 a 1603), que hacen lo propio con el contrato de transporte civil.

⁵⁸ Art 1.4: “El presente Reglamento se aplicará a los servicios nacionales de transporte de viajeros por cuenta ajena explotados con carácter temporal por un transportista no residente, con arreglo a lo dispuesto en el capítulo V”.

En cuanto a las normas específicas del sector, son dos las que tratan su problemática en detalle: la Ley 16/1987 de 30 de julio de 1987⁵⁹, de Ordenación de Transportes Terrestres (en adelante LOTT) modificada por la ley 9/2013, de 4 de julio, y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT). Ambas normas son fruto de la necesidad de modernizar el régimen jurídico del transporte (la de transporte por carretera era del año 1947). Otra de las cosas que se pretendía con este bloque de normas era la adaptación de nuestra legislación al contexto europeo⁶⁰. Ambas regulan no sólo el transporte de mercancías por carretera, sino también el de viajeros y el realizado por ferrocarril.

Otra normativa de la que disponemos a nivel interno es la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de Transporte terrestre de mercancías (LCTTM)⁶¹, que deroga de forma expresa los previamente mencionados arts. 349 a 379 del Código de comercio (consideradas para la fecha obsoletas), y que acaba con la dispersa normativa existente⁶². La misma se refiere, aunque con muy distinta intensidad, tanto al transporte de mercancías por carretera como por ferrocarril. En cuanto a su contenido, el legislador ha pretendido una aproximación al régimen de los transportes internacionales por carretera (CMR y las reglas uniformes CIM) dada la similitud existente entre el transporte nacional e internacional; ello sin perjuicio de que en ocasiones la especialidad requerida por el transporte internacional, ámbito de los citados textos, no pueda ni deba trasladarse a las operaciones internas.

III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN EL CR Y EN EL RR-I. MENCIÓN A LOS REGLAMENTOS EUROPEOS ESPECIALES SOBRE DETERMINACIÓN DE LEY APLICABLE

1. Consideraciones preliminares

El RR-I es fruto de la “transformación” del CR y recoge esencialmente el texto del mismo. No obstante, no ha constituido una mera copia, sino que el Reglamento ha

⁵⁹ BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987, págs. 23451-23481.

⁶⁰ Véanse al respecto la exposición de motivos de la ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.

⁶¹ Al respecto véase CABRERA CÁNOVAS, A., *“El Contrato de transporte por carretera: Ley 15/2009*, Marge Books, Barcelona, 2010.

⁶² Véanse al respecto el preámbulo de la ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

introducido ciertas modificaciones, algunas de ellas de gran importancia práctica. De esta forma, junto con el cambio de naturaleza jurídica⁶³, el nuevo Reglamento ha introducido ciertas variaciones con respecto al CR, en lo relativo al ámbito material de aplicación (art 1.2) y en el régimen general tanto en lo referido a la autonomía de la voluntad (art 3.4) como respecto a la ley aplicable en defecto de elección (art 4). En cuanto a la forma de los contratos (art 11.2), ésta se especializa, así como el significado y alcance de las llamadas normas imperativas (art 9). En todo lo demás relativo al régimen jurídico del acuerdo de elección (art 3.1, 3.2, 3.3), art 10 (validez del consentimiento), art 13 (regla especial para la incapacidad) y art 12 (ámbito de la ley rectora), así como las reglas de aplicación (exclusión del reenvío - art 20- el juego del orden público (art 21) o la posible aplicación en sistemas plurilegislativos (art 21) continua siendo prácticamente igual. En cambio, se especializan las cláusulas de compatibilidad con otros instrumentos internacionales y/o europeos⁶⁴.

2. El principio de la libre autonomía de la voluntad de las partes para la elección de la ley aplicable.

El RR-I parte del principio de la libertad de elección del Derecho aplicable (art. 3)⁶⁵. De esta forma el mencionado precepto recoge la posibilidad de que sean las propias partes las que designen la ley aplicable al caso, permitiendo así la opción de autorregular y pactar. Ello se deriva ya de su considerando 11, que destaca especialmente el significado de la libertad de elección del derecho como una de las claves del sistema de normas de conflicto de leyes en

⁶³ Como es sabido, el RR-I es un resultado más de proceso de “europeización del Derecho Internacional Privado”. BASEDOW, J., “The communitarisation of the conflict of laws under the treaty of Amsterdam”, CMLR, 2000, Págs. 687-708; esta transformación en Reglamento supone unas consecuencias: 1) el Reglamento será obligatorio y aplicable en todos sus elementos por los Estados miembros salvo para aquellos Estados que hagan uso de su facultad opting out. 2) en su interpretación la última instancia corresponde al TJUE por la vía de recurso prejudicial. 3) se facilita una hipotética reforma en el futuro. GUZMÁN ZAPATER, M., “*El Reglamento CE nº 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: régimen general, contratos de consumo y contrato individual de trabajo*” en revista doctrinal *Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 12, 2009.; LLORENTE MARTÍNEZ, I. “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de Derechos Transnacional*, vol. 7, Núm. 1, Marzo 2015, págs.269-276.

⁶⁴ GUZMÁN ZAPATER, M., “El Reglamento CE nº 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: régimen general, contratos de consumo y contrato individual de trabajo”, en revista doctrinal *Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 12,2009.

⁶⁵ BOUZA VIDAL, N., “Aspectos actuales de la autonomía de la voluntad en la elección de la jurisdicción y de la ley aplicable a los contratos internacionales”, en *Cursos de Derecho Internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gazteiz*, 2004, págs. 32-91.

materia de obligaciones contractuales⁶⁶, al ser éste el máximo exponente de lo que pretende la UE: la evolución hacia un sistema dispositivo. Son varias las razones que justifican este margen de autonomía de la voluntad conferida por el RR-I: en primer lugar, el argumento de más peso es el respeto de los intereses de las partes. Este reconocimiento de los intereses de las partes cobra especial importancia en el Derecho del comercio internacional. De este modo, son muchos los motivos que pueden llevar a las partes a elegir un derecho concreto para un contrato internacional: Así, puede ocurrir que estén interesadas en someter un contrato a un ordenamiento que contiene las normas más adecuadas para el contrato en cuestión o ese ámbito del tráfico comercial internacional concreto (elección del Derecho más avanzado), o con aquel con el que estén más familiarizados (por haberla elegido anteriormente y contar con experiencia en ese sentido) o el que suponga menor coste. En segundo lugar, la autonomía de la voluntad conflictual también se justifica por el hecho de que favorece el comercio internacional, al aportar mayor seguridad jurídica. Y es que mediante la elección del derecho, las partes obtienen un conocimiento seguro acerca del derecho aplicable, permitiéndoles así adaptar su conducta jurídicamente querida a los presupuestos del ordenamiento jurídico elegido. En tercer lugar, es una solución cómoda y práctica que supera las dificultades para realizar la conexión. De esta forma, los intereses de los Estados se ven también satisfechos; aunque, a cambio, esto suponga que, en ocasiones, su legislación no vaya a ser aplicada a una operación comercial⁶⁷. No obstante, esta libertad de elección sólo opera cuando el supuesto de hecho presente algún elemento de extranjería, no concediendo así preferencia a los intereses de las partes en los casos en los que el derecho nacional aplicable al caso resulte obvia. En el RR-I se limita por estos motivos la libertad de elección del derecho para los casos puramente internos (art 3.3), al igual que lo hacía el CR en su art 3.3.

Al respecto, una primera novedad la encontramos en el art 3.4 RR-I, que a diferencia del CR, introduce una limitación a la elección de la ley aplicable: “*cuando todos los*

⁶⁶ LEIBLE, S., “La importancia de la autonomía conflictual para el futuro del derecho de los contratos internacionales”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, Núm. 1, 2011, págs. 214-233.

⁶⁷ Conferencia dictada por Alfonso Luis Calvo Caravaca, Catedrático de Derecho Internacional Privado en la Universidad Carlos III y Vocal Permanente de la Comisión General de Codificación. Internet: <http://www.elnotario.es/index.php/hemeroteca/revista-24/seccion-corporativa/1625-el-reglamento-roma-i-sobre-la-ley-aplicable-a-las-obligaciones-contractuales-cuestiones-escogidas-0-40715707597057993>; (última consulta: 17/12/2015).

elementos pertinentes de la situación en el momento de la elección de encuentren localizados en uno o varios Estados miembros”.

A lo que el Reglamento se refiere con esta norma⁶⁸, es a los contratos sometidos a la ley extranjera por voluntad de las partes, cuando el resto de sus elementos son reconducibles no a un mismo Estado, sino a uno o varios Estados de la UE. En consecuencia, con la finalidad de preservar la primacía del Derecho europeo, al tratarse de Estados miembros, el art 3.4 RR-I establece, junto a la libertad de elección de ley extranjera, el principio limitativo de que no podrá ir en contra de las normas contenidas en el Derecho europeo que resulte de aplicación directa o en las normas internas que sean transposición de la normativa en la que se recogen las normas imperativas citadas. De esta forma lo que se pretende es evitar la inaplicación de una norma europea imperativa cuando todos los elementos de un supuesto se localizan en la UE, y sin embargo las partes hayan elegido como aplicable la ley de un Estado no miembro.

Resumiendo lo anterior, el CR sólo limitaba el supuesto en el que un asunto interno fuere sometido a una ley extranjera por voluntad de las partes, obligando a respetar las normas imperativas del Estado del foro. Sin embargo el RR-I va más allá e introduce una restricción más para el caso en el que un asunto europeo, donde todos sus elementos se localicen en la UE, se someta por voluntad de las partes a una ley de un tercer Estado; supuesto éste en el que se deberá respetar las disposiciones del Derecho europeo, en su caso, tal y como se apliquen el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo.

3. Las leyes aplicables en defecto de elección

3.1. Consideraciones iniciales

En defecto de elección, la ley aplicable debe determinarse con arreglo a lo establecido en el art. 5, el cual se refiere a los contratos de transporte. Este es el precepto que mayor

⁶⁸ Art 3.4 RR-I: “cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación en el momento de la elección se encuentren localizados en uno o varios Estados miembros, la elección por las partes de una ley que no sea la de un Estado miembro se entenderá sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo”.

novedad reviste respecto del CR, ya que difiere sustancialmente de lo establecido en su art 4.4.

En primer lugar, el contrato de transportes recibe un trato autónomo y diferenciado del marco general. De esta forma, a diferencia del CR, que contiene un mismo artículo para regular la ley aplicable para distintos tipos de contratos (art 4.1 y 4.2 para los contratos en general, art 4.3 para “*los contratos que tuvieran por objeto un derecho real inmobiliario o un derecho de utilización de un inmueble*”, y art 4.4 para *los contratos de transporte de mercancías*), hoy nos encontramos con un art 5 del RR-I donde sólo se refiere al contrato de transporte.

En segundo lugar, el RR-I ofrece una regulación diferenciada y específica del contrato de transporte de mercancías por un lado y el contrato de transporte de pasajeros por otro, pasando a dedicarle a éste último un apartado concreto que no existía en el CR.

Esta ausencia de diferenciación en el CR podría encontrar su razón de ser en la residual importancia que el transporte de viajeros en aquella época poseía. Y es que hasta 1980 el transporte de viajeros ha carecido de peso en el comercio internacional al no existir costumbre de salir a conocer otras culturas, por lo que no era algo de uso frecuente y habitual.

3.2. Contrato de transporte de mercancías

En lo que al transporte de mercancías respecta, el art 5.1 coincide, en buena parte, con lo previsto en el art 4.4 del CR, en cuanto que está inspirado en el mismo tal y como se hace constar en el considerando 22 del Reglamento. En efecto, ambos textos requieren la concurrencia de los mismos puntos de conexión, consistentes en que el establecimiento principal o la residencia habitual del porteador o transportista coincida con el lugar de carga, o lugar de descarga o lugar de recepción o de entrega de las mercancías, o el establecimiento principal o residencia habitual del expedidor o remitente.

Si bien la similitud de su contenido es evidente, el art. 5 del RR-I es mucho más directo en la designación de la ley aplicable en defecto de elección y se aleja del sistema de presunciones referente a los vínculos más estrechos que recoge la redacción del art. 4.4 del CR en referencia al contrato de transporte de mercancías:

“si el país en el que el transportista tiene su establecimiento principal en el momento de la celebración del contrato fuere también aquel en que esté situado el lugar de carga o de descarga o el establecimiento principal del expedidor, se presumirá que el contrato tiene vínculos más estrechos con este país.”.

Esta diferente formulación presenta ventajas en la práctica: por un lado, aporta una mayor seguridad jurídica para fijar la ley aplicable, al estar establecido de ante mano la ley aplicable sin que ello dependa de ninguna prueba de vínculos más estrechos. Por otro lado, evita el problema que el sistema del Convenio producía. Y es que las partes especulaban según les convenía, alegando vínculos más estrechos con el país que más les interesaba, para cambiar la ley aplicable al contrato, con toda las complicaciones que esto acarrea⁶⁹.

Otro aspecto en el que el RR-I se diferencia del CR es la solución que aporta para el supuesto en el que no concurren los requisitos acumulativos exigidos en el art 4.4 CR. En estos casos, al no concurrir esa doble exigencia, y al no poderse aplicar el art 4.2 CR por prohibición del propio art 4.4 CR al establecer que *“el contrato de transporte de mercancías no estará sometido a la presunción del apartado 2”*, había que recurrir a la aplicación de la regla general del art 4.1 que indicaba que *“el contrato se regirá por la ley del país con el que presente vínculos más estrechos”*. Esta situación ha sido solventada de manera acertada por el RR-I al recoger en el último inciso del art 5.1 una cláusula de cierre muy clara que establece como ley aplicable la ley del *“lugar de entrega convenido por las partes”*.

Como se puede observar, el principio de vínculos más estrechos que en el Convenio es piedra angular, pasa a ser una cláusula de excepción en el RR-I.

El CR parte de un principio general de aplicación de la ley del país con el que el contrato presenta los vínculos más estrechos, y a continuación establece una serie de presunciones para determinar cuál es ese país. Se trata de un principio caracterizado por su flexibilidad. El RR-I sin embargo, se aparta de esta estructura formulando con carácter previo a la ley del país con el que el contrato presente vínculos más estrechos, una ley aplicable en defecto de elección a determinados tipos de contratos. Estas leyes específicas no se formulan como simples presunciones, sino como las leyes que a priori deben ser aplicadas, sugiriendo

⁶⁹ LLORENTE MARTÍNEZ, I., “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de Derechos Transnacional*, vol. 7, Núm.1, Marzo 2015, págs. 269-276.

tal vez una limitación del margen de excepción que producía el CR. De esta forma, el RR-I pretende disminuir esa inseguridad jurídica que tanta flexibilidad aporta, estableciendo unas normas sobre determinación de ley aplicable que tengan un alto grado de previsibilidad⁷⁰.

Puede decirse que el principio de los vínculos más estrechos cumple una doble función en el Reglamento: como cláusula de escape de las normas especiales o general (art 4.3 y 5.3 RR-I), llamada a desempeñar una función correctora de la solución alcanzada por medio de los puntos de conexión recogidos en los anteriores apartados, y como cláusula de cierre del sistema (art 4.4 RR-I)⁷¹.

De esta manera cabe subrayar que el TJUE ha interpretado el CR (en concreto su art 4.4) en diversas ocasiones, entre ellos y en orden cronológico: el caso “Intercontainer Interfrigo”, “Schlecker” y “Haeger & Schmidt”.

3.2.1. Asunto “*Intercontainer Interfrigo SC*”⁷²

Nos encontramos ante un enfrentamiento suscitado en torno a un proyecto de conexión ferroviaria para el transporte de mercancías entre Ámsterdam (Países bajos) y Alemania. El conflicto versa sobre el pago de una factura ocasionada en la realización de dicho proyecto, que la parte actora (ICF- sociedad belga) reclama a Balkenende y MIC (sociedades demandadas ambas con domicilio social en los Países Bajos). Ante la ausencia de elección de ley, cabe determinar la ley aplicable al contrato, en aras a determinar en torno a la prescripción de la mencionada factura.

Para ello, la primera cuestión a resolver versa acerca de la calificación del contrato en cuestión; es decir, hay que dilucidar si este contrato es subsumible en el art 4.4 CR o si por el contrario se encuentra fuera de su ámbito de aplicación.

El tribunal de justicia se decanta por una interpretación amplia del art 4.4 CR aduciendo que se podrán asimilar al contrato de transporte de mercancías otros contratos

⁷⁰ FERNANDEZ ROZAS, J.C. Y SANCHEZ LORENZO, S., *Derecho Internacional Privado*, 5ª edición, Thomson Reuters, Cizur Menor, 2009, pág. 531.

⁷¹ Sobre la cláusula de escape véanse, MARTÍNEZ LUNA, F.W., “El artículo 4.3 del Reglamento de Roma I, una verdadera cláusula de excepción”, en *revista electrónica de estudios internacionales*, núm. 24, 2012, págs.5- 30.

⁷² Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (6/10/2009). Asunto C-133/08. Caso Intercontainer Interfrigo SC (ICF) contra Balkenende Oosthuizen BV y otros. Aranzadi TJCE 2009/313.

cuando tengan por objeto principal el transporte de mercancías. A fin de determinar dicho objeto principal, habrá que tomar en consideración la finalidad de la relación contractual, la prestación real efectuada y el conjunto de obligaciones de la parte que realiza la prestación característica.

En este sentido, y acudiendo al caso que nos ofrece, un contrato de fletamento en el que el fletante no sólo se obliga a poner un medio de transporte a disposición del fletados, sino que también se dedica al transporte mismo de mercancías, queda incluido en el ámbito de aplicación del art 4.4 CR⁷³, con independencia de la calificación que reciba en el derecho nacional.

La segunda cuestión que se plantea se refiere al posible fraccionamiento del contrato contemplado en el segundo inciso del art 4.1 CR, mecanismo al que el TJUE atribuye carácter excepcional. Por consiguiente, el juez deberá de comprobar los siguientes extremos, antes de que el juez proceda a la separación del contrato:

En primer lugar, tendrá que comprobar que la separación no quebrante la seguridad jurídica, algo que tendrá lugar cuando ello no resulte previsible con cierto grado de certeza para las partes.

En segundo lugar, será requisito necesario para el fraccionamiento que el contrato comprenda una pluralidad de partes que puedan ser consideradas autónomas entre sí.

Si así sucede, cada parte del contrato se regirá por una sola ley. Por consiguiente, en lo que atañe concretamente a las normas relativas a la prescripción de un derecho, tales normas deberán pertenecer al mismo ordenamiento jurídico que el que se aplique a la obligación correspondiente, tal y como establece el art 10.1 d) CR.

⁷³ Art 4.4 CR: “El contrato de transporte de mercancías no estará sometido a la presunción del apartado 2. En este contrato, si el país en el que el transportista tiene su establecimiento principal en el momento de la celebración del contrato fuere también aquel en que esté situado el lugar de carga o de descarga o el establecimiento principal del expedidor, se presumirá que el contrato tiene sus vínculos más estrechos con este país. Para la aplicación del presente apartado, se considerarán como contratos de transporte de mercancías los contratos de fletamento para un solo viaje u otros contratos cuyo objeto principal sea el de realizar un transporte de mercancías”.

Finalmente y por lo que respecta a lo que cabría calificar como el punto álgido de las cuestiones controvertidas⁷⁴, la aplicación del art 4.5.II CR, el TJUE se muestra tajante: se decanta por una interpretación casuística⁷⁵ frente a una de presunciones fuertes⁷⁶, de forma que cabe acudir a la aplicación del art 4.5 CR siempre y cuando del conjunto de circunstancias resulte *claramente* que el contrato presenta lazos más estrechos con un país designado por tales disposiciones, incumbiendo al juez dicha apreciación tras el examen de las circunstancias del caso concreto.

Se trata de una decisión que sorprende por varios motivos⁷⁷: En primer lugar, porque contraria uno de los principales objetivos perseguidos por el CR, la seguridad jurídica. En segundo lugar, puesto que se complica innecesariamente la determinación de ley aplicable al contrato en ausencia de elección por las partes, al tener el tribunal que intervenir siempre, caso por caso, en esa labor. Y por último y en tercer lugar, porque esta solución encaja mal, con la solución ofrecida por el RR-I (el cual se refiere a “*vínculos manifiestamente más estrechos*” con un país distinto al indicado, otorgándole de esta forma un carácter excepcional), cuya entrada en vigor⁷⁸ se encontraba próxima a la fecha de dictar sentencia.

3.2.2. Asunto “*Schlecker*”⁷⁹

El presente caso trata de una trabajadora, Sra. Boedeker, que estuvo empleada en Schlecker, una empresa alemana. Tras haber trabajado durante 15 años en Alemania (desde el 1 de diciembre de 1979 al 1 de enero de 1994), la señora Boedeker celebra un nuevo contrato de trabajo que la destina a los Países Bajos y en el que no se elige expresamente la aplicación de una determinada ley. Tras años de trabajo en la sucursal neerlandesa, la empresa comunica a la trabajadora el 19 de junio del 2006 la supresión del puesto de gerente que ella ocupa en

⁷⁴ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “El derecho aplicable al contrato en ausencia de elección por la partes: en asunto Intercontainer Interfrigo y su repercusión en el Reglamento Roma I”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, núm. 1, 2011, págs. 302-315.

⁷⁵ Según el cual, corresponde al operador jurídico determinar en cada caso con qué país presenta vínculos más estrechos, valorando todas las circunstancias del supuesto. Es decir, en esta interpretación las presunciones recogidas en el art 4.2, 4.3 y 4.4 CR constituyen un índice de vinculación más.

⁷⁶ Las presunciones de los arts. 4.2, 4.3 y 4.4 CR son los que han de aplicarse con carácter general para detectar el país con el que presenta vínculos más estrechos, acudiendo únicamente al art 4.5 CR en casos excepcionales.

⁷⁷ MARTÍNEZ LUNA, F.W., “El artículo 4.3 del Reglamento de Roma I, una verdadera cláusula de excepción”, en *revista electrónica de estudios internacionales*, núm. 24, 2012, págs. 18-22.

⁷⁸ 17 de junio de 2008.

⁷⁹ Sentencia del Tribunal de justicia de la Unión Europea (12/09/2013). Asunto C-64/12: Mlitta Josefa Boedeker contra Anton Schlecker. Aranzadi TJCE 2013/277.

los Países Bajos, invitándola a asumir en las mismas condiciones contractuales el cargo de jefe del departamento de contabilidad en Alemania, a partir del 1 de julio del 2006.

Ante esta circunstancia, la trabajadora solicita por un lado que se determine como derecho aplicable el neerlandés, al ofrecer éste una mayor protección que el derecho alemán frente a una modificación del lugar de trabajo por parte del empleador; y por otro lado, que anularan el segundo contrato y le proporcionaran una indemnización por razón de la supresión de su puesto de trabajo. Ante esto, Schlecker sostenía que la ley aplicable era la alemana, por ser el país con el que el contrato presentaba un vínculo más estrecho.

Al efecto, el art 6.2 del CR establece lo siguiente:

“No obstante lo dispuesto en el artículo 4 y a falta de elección realizada de conformidad con el artículo 3, el contrato de trabajo se regirá:

a) por la ley del país en que el trabajador, en ejecución del contrato, realice habitualmente su trabajo, aun cuando, con carácter temporal, haya sido enviado a otro país, o

b) si el trabajador no realiza habitualmente su trabajo en un mismo país, por la ley del país en que se encuentre el establecimiento que haya contratado al trabajador,

a menos que, del conjunto de circunstancias, resulte que el contrato de trabajo tenga vínculos más estrechos con otro país, en cuyo caso será aplicable la ley de este otro país”.

La duda que se plantea ante el TJUE es si debe ser aplicable el art 6.2.a y aplicarse por tanto, la ley de los Países Bajos al realizar la trabajadora sus actividades ahí, no solo de forma habitual, sino además también de forma duradera y sin interrupción, aun cuando todas las demás circunstancias indiquen que existe un vínculo más estrecho del contrato de trabajo con otro país (art 6.2.b segundo párrafo).

Sobre la no aplicación del primer apartado del art 6.2.b no cabe duda pues este solo opera cuando el juez que conoce del asunto no puede determinar en qué país se realiza habitualmente el trabajo. Ésta es además la única interpretación que cabe respecto al mismo dado el objetivo perseguido por este art 6 CR, que es garantizar una protección adecuada al trabajador.

Finalmente, el TJUE estableció que corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar la ley aplicable al contrato teniendo en cuenta la totalidad de los elementos que caracterizan la relación laboral y apreciando el elemento o los elementos que a su juicio son más significativos. De esta forma habrá que acudir al caso concreto, siendo posible que el

juez nacional descarte la aplicación de la ley del lugar donde el trabajador realice el trabajo de forma habitual, duradera y sin interrupción, a favor de la aplicación de la ley de otro Estado cuando de la totalidad de las circunstancias se desprenda que existe un vínculo más estrecho entre el contrato en cuestión y el otro país.

3.2.3. Asunto “Haeger & Schmidt”⁸⁰

La presente sentencia aborda la cuestión de la determinación de la ley aplicable al contrato de transporte en defecto de elección y la intervención del principio de los vínculos más estrechos al efecto⁸¹, sugiriendo un importante conjunto de reflexiones⁸²:

En primer lugar, la controversia que se suscita gira en torno de la calificación de los contratos de comisión, aspecto de gran importancia, ya que de ello dependerá la norma de conflicto que les será de aplicación. De esta forma se trata de esclarecer si los contratos de comisión han de considerarse contratos de transporte a los efectos de encajar y de aplicarle la ley aplicable establecida en el art 4.4 CR⁸³ para los contratos de transporte.

El tribunal de justicia ya interpreto esta definición que incorpora el art 4.4 CR, decantándose por la siguiente interpretación: se podrán asimilar al contrato de transporte de mercancías otros contratos cuando tengan por objeto principal el transporte de mercancías. A fin de determinar dicho objeto principal, habrá que tomar en consideración la finalidad de la relación contractual, la prestación real efectuada y el conjunto de obligaciones de la parte que realiza la prestación característica.

Resumiendo, un contrato de comisión será considerado como un contrato de transporte de mercancías cuando el objeto principal del contrato en cuestión sea el transporte

⁸⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (23/10/ 2014). Asunto C-305/13: Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD) y Otros. Aranzadi TJCE 2014/414.

⁸¹ BELINTXON MARTÍN, U., “La ley aplicable a los contratos internacionales en defecto de elección: la interpretación del art 4 del Convenio de Roma y su proyección sobre el Reglamento Roma I” en la *revista La Ley Unión Europea*, nº 22, 2015, págs. 55-63.

⁸² LLORENTE MARTÍNEZ, I., “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de Derechos Transnacional*, vol. 7, Núm. 1, Marzo 2015, págs. 269-276.

⁸³ A estos efectos, el art 4.4 CR indica que “se considerarán como contratos de transporte de mercancías los contratos de flete para un solo viaje u otros contratos cuando su objetivo principal sea el de realizar un transporte de mercancías”.

de una mercancía propiamente dicha, para lo que habrá que acudir al caso concreto y analizar las cuestiones previamente mencionadas, lo cual corresponde al órgano jurisdiccional nacional.

Una vez sepamos que nos encontramos ante un contrato de comisión que se asimila a un contrato de transportes, cabe proceder a determinar la ley aplicable al mismo (art 4.4 CR).

“En este contrato, si el país en el que el transportista tiene su establecimiento principal en el momento de la celebración del contrato fuere también aquel en que esté situado el lugar de carga o de descarga o el establecimiento principal del expedidor, se presumirá que el contrato tiene sus lazos más estrechos con este país”.

De este modo el TJ ha establecido que cuando no concurren los requisitos previstos en el art 4.4 CR, el juez nacional no podrá basarse en las presunciones del art 4.2 para determinar la ley, pues el propio art 4.4 en su primera frase descarta esta opción al establecer que *“el contrato de transporte de mercancías no estará sometido a la presunción del art 4.2”*. Por consiguiente, el juez nacional deberá aplicar el principio general de determinación de la ley aplicable fijado en el art 4.1 CR, es decir, identificar el país con el que el contrato presente los lazos más estrechos. Situación a la que se ha dado una mejor respuesta en el nuevo marco legal aplicable a los contratos internacionales, en el RR-I, al recoger en el último inciso del art 5.1 una cláusula de cierre muy clara que establece como ley aplicable la ley del lugar de entrega acordado por las partes.

3.3. Contrato de transporte de viajeros

En cuanto a los contratos de transporte de pasajeros, se regulan en el art 5.2 RR-I y sus diferencias respecto del CR presentan mayor novedad: por un lado, se limita la posibilidad de elección de ley aplicable a cinco conexiones: *“la ley del país donde:*

- a) *el pasajero tenga su residencia habitual, o*
- b) *el transportista tenga su residencia habitual, o*
- c) *el transportista tenga el lugar de su administración central, o*
- d) *se encuentre el lugar de origen, o*
- e) *se encuentre el lugar de destino.*

Esta restricción a la libertad de elección de ley aplicable que introduce el art 3 responde a la pretensión del legislador de ponderar dos intereses: el interés del transportista en planificar ex ante sus operaciones y poder asegurar que una misma ley rija todos los contratos y, por otro, el interés de los pasajeros en no quedar sometidos a leyes imprevisibles

que manifiestamente no guarden relación con el contrato. De esta forma, el legislador pondera ambos intereses permitiendo la elección de la ley aplicable al contrato, pero dentro de un elenco cerrado, donde no cabe elegir una ley que no presente ningún vínculo objetivo o subjetivo con la relación⁸⁴.

En cuanto a la ley aplicable en defecto de elección, el art 5.2 establece que,

“el contrato se regirá por la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el lugar de destino también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual”.

En el CR este sector contractual no se sometía a la presunción contenida en el art 4.4 CR (precepto que se refería a los contratos de transporte), sino la del art 4.2 (cláusula general: el cual establecía presunciones para determinar el país con el que el contrato presentaba vínculos más estrechos)⁸⁵.

En cuanto a la regla contenida en el art 4.5 CR, no difiere esencialmente de la regulación recogida en el art 5.3 RR-I, aplicable a los contratos de transporte y asimilables (como pueden ser por ejemplo los contratos de comisión de transporte⁸⁶), cláusula que dispone que,

“si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato, a falta de elección de la ley, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indicado en los apartados 1 o 2, se aplicará la ley de ese otro país”.

La diferencia redunda en que el nuevo texto introduce de forma expresa los adverbios *claramente* y *manifiestamente* a la hora de apreciar los vínculos más estrechos, preceptos que pretenden aportar mayor seguridad jurídica y previsibilidad, advirtiendo al operador jurídico que la aplicación de la cláusula de escape solo debe operar en situaciones excepcionales.

⁸⁴ GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *Derecho internacional privado*, Civitas, Cizur Menor, 2012, pág. 342.

⁸⁵ El contrato de transporte de personas estaba expresamente excluido de la norma prevista para los contratos de consumo (art 5.4.a con la salvedad de lo dispuesto para los contratos de package tour en el apartado 5). GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J. “El Reglamento <<Roma I>> sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: ¿cuánto ha cambiado el convenio de Roma de 1980?”, en *Diario La Ley*, núm. 6957, 2008, pág. 2.

⁸⁶ Ver Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 23/10/2014. Asunto C-305/13: Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD) y Otros. Aranzadi TJCE 2014/414; y sentencia Intercontainer Interfrigo.

Como puede observarse, es evidente que el sistema se ha visto mejorado y complementado mediante la nueva regulación que fomenta una mayor seguridad jurídica y previsibilidad, consolidando la idea recogida en el considerando 16⁸⁷.

En lo que a las relaciones con los otros Convenios se refiere, el art 25.2 del RR-I también varía respecto del art 21 CR que establecía que,

“el presente convenio no afectará a la aplicación de los convenios internacionales de los que un Estado contratante sea o pase a ser parte”.

Mientras que el presente Reglamento dispone que,

“por lo que respecta a las relaciones entre Estados miembros, el presente Reglamento primará frente a los convenios celebrados exclusivamente entre dos o más Estados miembros en la medida en que dichos convenios versen sobre las materias reguladas por el mismo”.

Como puede observarse, el CR se refería a todos los Convenios, tanto a los para entonces ya celebrados como aquellos a los que se celebrarían en el futuro, mientras que el RR-I se refiere únicamente a los Convenios ya celebrados para la entrada en vigor del mismo.

Siguiendo con la comparativa entre los preceptos del CR y del RR-I, también son merecedores de mención algunos aspectos terminológicos, bien por causa de omisión, de adición, o por modificación de expresiones.

El CR en su art 4.4 concreta en el tiempo el punto de conexión “en el momento de celebración del contrato”, evitando el problema del conflicto móvil, es decir, el problema de determinación del derecho aplicable cuando varía el punto de conexión. A diferencia del CR, el RR-I, no ha introducido esta especificación lo que podría dar lugar al mencionado conflicto móvil. De esta forma, el art 5.1 RR-I, indica la ley aplicable basándose en el punto de conexión de la residencia habitual del transportista, pero suprime su concreción en el tiempo. Por lo tanto, en caso de que el transportista cambiase de residencia habitual, ¿cuál de ellas habría que tomar en consideración a efectos a determinar el ordenamiento aplicable? Consideramos que esta omisión del RR-I no debe ser entendida en sentido contrario al que

⁸⁷ “con el fin de contribuir al objetivo general del presente Reglamento que es la seguridad jurídica en el espacio judicial europeo, las normas de conflicto de leyes deben presentar un alto grado de previsibilidad. No obstante, el juez debe disponer de un margen de apreciación con el fin de determinar la ley que presenta los vínculos más estrechos con la situación”.

hasta ahora ha prevalecido, y que por tanto deberá seguir entendiéndose que el nuevo precepto se refiere al momento de celebración del contrato a la hora de fijar los puntos de conexión en el tiempo.

También son diferentes algunos aspectos terminológicos. Uno de ellos es el que se refiere a la sustitución de la expresión “establecimiento principal” por la de “residencia habitual”. Otro, la variación de las expresiones “lugar de carga” y “lugar de descarga” por las de “lugar de recepción” y “lugar de entrega” respectivamente, modificación ésta que no plantea problemas en la medida en que, por regla general, se trata de expresiones que identifican lugares idénticos. No aclara, sin embargo, el RR-I, como tampoco hacía el CR, si los lugares de recepción y entrega a tener en cuenta son los que figuraban originariamente en el contrato (en el acuerdo inicial entre partes) o si, por el contrario, son aquéllos en los que efectivamente se produce las respectivas entrega y recepción. Se considera que lo más adecuado sería, en aras a contribuir a la seguridad jurídica para la cual debe imperar la previsión sobre la determinación del régimen jurídico aplicable, primar el lugar pactado originariamente sobre el lugar real decidido posteriormente, en extensión a la expresión “en el momento de la celebración del contrato” del CR al RR-I. Además de ello, el CMR califica como internacional los contratos de transporte que tienen el lugar de carga en un país distinto que el lugar de descarga, o que por lo menos así conste en la carta de porte. Si se entiende que lo importante es lo que se haga constar en el contrato, lo mismo debería de entenderse respecto a este otro aspecto.

También es una modificación significativa la del cambio de la expresión “expedidor” por la de “remitente”, que a fin de evitar cualquier problema interpretativo el RR-I contiene una explicación expresa sobre dicha expresión en su considerando 22 no dejando duda alguna acerca del alcance de esta expresión. De esta forma aclara que *“el término “remitente” debe referirse a cualquier persona que haya concluido un contrato de transporte con el transportista”*.

El reglamento define en su art 19 la residencia habitual, concretándolo para las personas físicas y jurídicas.

3.4 Incidencia de los Reglamentos especiales que matizan el RR-I

Como adelantábamos anteriormente, en el ámbito del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera nos encontramos en el seno de la UE a ciertos Reglamentos, normas especiales por razón de materia que regulan el acceso al mercado de transporte internacional y que producen efectos directos sobre ciertos aspectos de las normas convencionales existentes en el sector para el transporte de mercancías por carretera (RR-I, CMR) y el de viajeros (RR-I). Son los Reglamentos 1072/2009 y 1073/2009, dictados con la finalidad de liberalizar el ejercicio del transporte de cabotaje en la UE, entendida ésta como aquel transporte efectuado dentro de un Estado miembro (Estado miembro de acogida) de la UE por un porteador autorizado para realizar transporte internacional y que está establecido en otro Estado miembro. De esta forma el legislador europeo intenta evitar que dicho porteador vuelva de vacío a su país de origen tras haber realizado un transporte internacional, permitiéndole bajo determinadas condiciones⁸⁸ que efectúe transportes internos (o de cabotaje) en su viaje de regreso.

En este punto, cabe distinguir tres tipos de contratos de transporte: el nacional, como aquel que se realiza dentro de las fronteras de un país; el internacional, aquel que se realiza en tránsito por varios países; y por último el de cabotaje, aquel que se realiza íntegramente dentro de un Estado miembro por un porteador establecido en otro Estado miembro⁸⁹.

La anterior distinción nos crea cierta incertidumbre y nos plantea la duda de si el contrato de cabotaje debiera ser considerado también como un contrato nacional o como uno internacional. Se trata ésta de una cuestión polémica que mantiene a la doctrina dividida.

De esta forma, nos encontramos con quienes defienden tratarse de un contrato nacional. Para ello se valen de la tesis del “efecto internacional” según el cual, una situación es internacional cuando presenta repercusión transfronteriza. De este modo, la presente tesis

⁸⁸ Véanse al respecto art 8 Reglamento 1072/2009; <http://laclasedeoscaboluda.blogspot.com.es/2015/02/el-cabotaje-en-union-europea.html> (última consulta: 29/12/2015).

⁸⁹ Téngase en cuenta que no se trata de un supuesto sometido al CMR, porque este convenio sólo regula transportes transfronterizos, es decir, transportes en los que el lugar de carga y el previsto para la entrega al destinatario estén situados en dos países diferentes. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones”, en el *Congreso internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia: Tirant lo Blanch 2005. 1 págs. 847-868.

lleva a que en ocasiones no se consideren internacionales ciertas situaciones que, a pesar de contener ciertos elementos extranjeros, no repercuten de ningún modo en varios países. En este caso, el hecho de que el porteador sea residente de otro Estado miembro no repercute a otro país distinto a donde se realiza el transporte, por lo que según esta teoría, el transporte de cabotaje carecería de carácter internacional. A nuestro juicio esta no es una interpretación acertada debido a que tal consideración obligaría a los transportistas europeos a matricular sus vehículos en el país donde pretenden realizar el transporte, a tener un establecimiento efectivo en España y a obtener la licencia comunitaria correspondiente (art 54 de Ley 9/2013 por el que se modifica la LOTT), suponiendo un obstáculo a la libre prestación de servicios, lejos de lo que estos Reglamentos pretenden.

Otros sin embargo, entienden que éste debiera ser considerado como un contrato internacional, postura a la que nosotros nos adherimos. Esta parte de la doctrina es la que defiende “la tesis del elemento extranjero puro”⁹⁰, que entiende que una situación privada manifiesta carácter internacional cuando presenta, al menos, un elemento extranjero, sea del tipo que sea; o lo que es lo mismo, cuando aparece conectado con dos o varios ordenamientos jurídicos de Estados soberanos, circunstancia que en el contrato de cabotaje se da, por sus propias características (al ser éste realizado por un transportista no nacional, el contrato siempre va a estar vinculado al menos con dos ordenamientos jurídicos - la del Estado donde se realiza el transporte y la de la nacionalidad del transportista-)⁹¹. De esta forma, según esta parte de la doctrina, el transporte de cabotaje vendría a considerarse un contrato internacional al disponer de un elemento extranjero claramente identificable⁹². Esta tesis es la que prevalece en la jurisprudencia española.

Por todo ello, consideramos que la definición dada por las normas europeas no es del todo acertada, entendiendo que el transporte de cabotaje se compone de ciertos elementos de

⁹⁰ CALVO CARAVACA, L.A. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. *Derecho internacional privado*, Comares, Granada, vol. I, 2012, págs. 26-28.

⁹¹ CARLOS LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, “El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”, en *Contratos internacionales*, 1997, págs. 467-545.

⁹² LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., JIMENEZ-VALLADOLID DE L'HOTELLERIE-FALLOIS, D.J., Y MARTÍNEZ SÁNCHEZ, C., “El contrato internacional de transporte de mercancías por carretera (CMR)”, en YZQUIERDO TOLSADA MARIANO, *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias*, tomo XVII, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, págs. 341-342.

internacionalidad, tal y como acabamos de ver, que lo diferencian claramente del transporte puramente nacional, y que en consecuencia demanda un trato jurídico diferenciado⁹³.

En lo que respecta a los Reglamentos analizados, son fundamentalmente normas de ordenación del sector, salvo en lo concerniente a dos de sus preceptos (art 9 y 16 respectivamente) en los que incidiremos a continuación dado el debate doctrinal existente entorno a los mismos.

Desde la perspectiva de la ley aplicable al contrato de transporte cabe cuestionarse en torno a la calificación de dichas normas y su consideración como normas de conflicto o leyes de policía⁹⁴. A nuestro entender, se trata de normas de conflicto y no de normas imperativas, ya que éstas últimas no están concebidas para dar una respuesta a las relaciones jurídico privadas internacionales, sino que se trata de un conjunto de normas internas que, dada su obligatoriedad, deben aplicarse también a las relaciones privadas internacionales⁹⁵, de lo que se deduce que, entendiéndose que se trata de una norma imperativa, no haría falta de este precepto. Además, como se puede observar en su redacción, se refieren únicamente a los contratos de cabotaje, lo cual pone de manifiesto tratarse de una norma de conflicto, ya que de tratarse de una norma imperativa, entendemos que ésta debiera ser aplicable a ambas modalidades de contrato, tanto para los de cabotaje como para los internacionales⁹⁶.

De esta forma entendemos que, en el art 9⁹⁷ del Reglamento 1072/2009 y 16⁹⁸ del Reglamento 1073/2009 se recogen una norma de conflicto⁹⁹, que se refiere a las normas

⁹³ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág. 259.

⁹⁴ El art 9 del RR-I establece que “una ley de policía es una disposición cuya observancia un país considera esencial para la salvaguardia de sus intereses públicos, tales como su organización política, social o económica, hasta el punto de exigir su aplicación, cualquiera que sea la ley aplicable al contrato”.

⁹⁵ BENOT RODRIGUEZ, A. *Manual de Derecho Internacional Privado*, Tecnos, Madrid, 2014, pág. 133.

⁹⁶ Al respecto véase BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág. 271.

⁹⁷ “La realización de los transportes de cabotaje estará sujeta, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en los Estados miembros de acogida en relación con lo siguiente: a) las condiciones que rigen el contrato de transporte; b) el peso y las dimensiones de los vehículos; c) las disposiciones relativas al transporte de determinadas categorías de mercancías, en particular, mercancías peligrosas, productos perecederos y animales vivos; d) el tiempo de conducción y los períodos de descanso; e) el impuesto sobre el valor añadido (IVA) sobre los servicios de transporte”.

⁹⁸ “Sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, la realización de los transportes de cabotaje previstos en el artículo 15 estará sometida a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas

*aplicables a los transportes de cabotaje*¹⁰⁰, muy similar a las que encontramos en el RR-I. De esta forma, los mencionados preceptos vienen a imponer, la aplicación del Derecho del Estado miembro de acogida a la regulación de las condiciones contractuales del transporte de acogida sobre la ley elegida por las partes, o en su ausencia sobre la designada por el art 5 RR-I.

IV. CONCLUSIONES

Tal y como hemos podido observar, en la actualidad existe un cierto nivel de armonización normativa, tanto en el plano material (CMR) como en el puramente conflictual (CR y su sustituto el RR-I), aplicable a la regulación de los transportes intracomunitarios. No obstante, debe analizarse si este grado de unificación adquirido es suficiente desde el punto de vista de la consecución de los objetivos europeos, o si por el contrario, debe seguir avanzándose por este camino.

Para ello debemos preguntarnos si los distintos instrumentos normativos existentes relativos a esta materia crean de alguna manera cierta inseguridad jurídica al operador jurídico o empresarial, o si por el contrario se trata de un sector previsible y por tanto dotado de suficiente seguridad jurídica.

A nuestro parecer, es indudable que la regulación del contrato de transporte de mercancías por carretera en la UE no es suficientemente uniforme en todas sus vertientes, incluyendo el transporte de cabotaje, al permitirse que cada Estado regule con sus propias normas supuestos notoriamente internacionales¹⁰¹. Esta situación desincentiva las relaciones económicas globales y en innumerables ocasiones cohié la actuación del empresario en el mercado europeo e internacional aferrándose al mayor grado de seguridad jurídica que la encuentra en las relaciones internas, dejando de actuar en la esfera internacional en detrimento del comercio global.

vigentes en el Estado miembro de acogida, en lo que se refiere a los siguientes ámbitos: a) las condiciones que rigen el contrato de transporte”.

⁹⁹ Aspecto que en la anterior normativa encontrábamos en el art 6.1.

¹⁰⁰ Art 1.6 Reglamento 1072/2009: “transportes de cabotaje»: los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida de conformidad con el presente Reglamento”.

¹⁰¹ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág. 220.

Es por ello que estimamos que es necesaria una pronta solución a la incertidumbre e inseguridad jurídica que la situación expuesta del transporte de cabotaje ocasiona a los operadores del sector, de forma que se impida clasificar este tipo de transporte según conveniencia. A nuestro juicio éste debiera ser calificado como transporte internacional en base a la localización de las partes contractuales permitiendo así un libre desarrollo del comercio internacional. Tal consideración, no obstante, supondría la desaparición de los Reglamentos 1072/2009 y 1073/2009 al referirse única y exclusivamente al transporte de cabotaje, creados por otra parte para regular el Dumping social¹⁰², el cual quedaría libre de protección si estos Reglamentos desaparecieran. Para compensar el desequilibrio que la desaparición de dichos Reglamentos produciría, consideramos que la solución podría encontrarse en la armonización del salario para todos los transportistas de la UE. De esta forma se evitaría el problema actual, ya que al homogeneizar los salarios en todos los países de la UE, a los cargadores del país de acogida les sería indiferente contratar a un extranjero o un residente, al tener ambos el mismo coste salarial. No obstante, esta medida se muestra difícil de alcanzar por el momento, dado los enfrentados y contrapuestos intereses de los distintos países de la UE. Por ello consideramos que otra posible solución, más asequible quizá, podría consistir en obligar a todos los Estados miembros a pagar el salario mínimo de su país a todos quienes realicen un transporte en él, con independencia de la residencia del transportista o porteador.

Respecto al Reglamento 1072/2009 mencionar que siendo su finalidad liberalizar el ejercicio del transporte en la UE, sorprende que éste limite el acceso de un transportista residente en un Estado miembro con autorización y licencia comunitaria a un número determinado de servicios o expediciones, lo cual nos hace dudar acerca de su compatibilidad con a la libre prestación de servicios consagrada en el propio TFUE¹⁰³.

¹⁰² Práctica que consiste en que una empresa extranjera obtenga una ventaja competitiva frente a los competidores locales utilizando para operar unos recursos que soportan una carga fiscal y unos costes de personal más bajos que las empresas nacionales, lo que le permite ofertar unos precios más bajos que éstos; <http://www.camionactualidad.es/noticias-transporte-por-carretera/reportajes-transporte-por-carretera/item/3035-degradacion-de-una-profesion.html?tmpl=component&print=1> (última consulta: 17/12/2015); DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema: El mercado interior del transporte internacional de mercancías por carretera: dumping social y cabotaje. Bruselas, 17 de septiembre de 2015.

¹⁰³ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág. 231.

Resumiendo, consideramos que el sector carece de transparencia en la práctica, al tratarse de una normativa cuando menos confusa a la que se le añade las distintas regulaciones propias de cada Estado. De esta forma, se puede constatar que los Estados de la UE mantienen diferencias sustanciales en ciertas materias que afectan directamente al transporte europeo e internacional de mercancías por carretera. De ello se desprende que, de cara al futuro, se hace necesario seguir mejorando y modernizando el Derecho europeo del transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera; que es preciso aunar esfuerzos para homogeneizar las diferentes legislaciones nacionales con el objeto de crear unas condiciones de competencia adecuadas para el sector¹⁰⁴. En definitiva, consideramos conveniente avanzar hacia una armonización material, no siendo suficiente con la conflictual.

Lo que no cabe duda es que el legislador europeo se encuentra activo, como cabe inferir de la mejora introducida en el analizado RR-I, consolidando y contribuyendo a la idea de aumentar la previsibilidad y la seguridad jurídica en el espacio judicial europeo consagrada en el considerando 16 del mismo¹⁰⁵. De esta manera el nuevo Reglamento presenta serias ventajas respecto de su predecesor convencional:

Por un lado, proporciona una mayor seguridad jurídica a la hora de determinar la ley aplicable, al estar ya establecidos de ante mano la ley que va a ser aplicable sin que ello dependa de ninguna prueba de vínculos más estrechos (uso excepcional de los vínculos más estrechos).

Por otro lado, evita que las partes puedan discrecionalmente especular y alegar los vínculos más estrechos según su conveniencia, consiguiendo así la aplicación de la ley que más les beneficia, tal y como ocurría con el CR.

De este modo, el legislador de la UE ha apostado, con toda claridad, por un sistema conflictual construido sobre puntos de conexión rígidos.

¹⁰⁴ BELINTXON MARTÍN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág. 226.

¹⁰⁵ Considerando 16: “con el fin de contribuir al objetivo general del presente Reglamento que es la seguridad jurídica en el espacio judicial europeo, las normas de conflicto de leyes deben presentar un alto grado de previsibilidad. No obstante, el juez debe disponer de un margen de apreciación con el fin de determinar la ley que presenta los vínculos más estrechos con la situación”.

V. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS.

1. Normativa

- Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera, realizado en Ginebra el 19 de mayo de 1956, modificado por el protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978.
- Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea. Firmado en Roma el 25 de marzo de 1957.
- Convenio relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Hecho en Bruselas el 27 de septiembre de 1968.
- Convenio de Roma de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.
- Real decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de comercio (vigente hasta el 17 de junio de 2016).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio.
- Real decreto de 24 de julio de 1889, texto de la edición del Código civil mandada publicar en cumplimiento de la Ley de 26 de mayo último (vigente hasta el 30 de junio del 2017).
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Tratado de la Unión Europea. Firmado en Maastricht el 7 de febrero de 1992.
- Reglamento (CE) 44/2001, de 22 de diciembre 2000, sobre reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
- Tratado de Lisboa: por el que se modifican el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y el Tratado de la Unión Europea. Firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007.
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por las modificaciones introducidas en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea por el Tratado de Lisboa (2007).

- Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato terrestre de mercancías.
- Reglamento 1071/2009 de 21 de octubre del 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del consejo.
- Reglamento 1072/2009 de 21 de octubre del 2009, por el que se establecen normas comunes al acceso del transporte internacional de mercancías por carretera.
- Reglamento 1073/2009 de 21 de octubre del 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses.
- Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil.

2. Doctrina

2.1 Obras bibliográficas

- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Derecho privado y la UE: ¿armonización material o conflictual?, en GOIZUETA VÉRTIZ, J. Y CIENFUEGOS MATEO, M., *La eficacia de los derechos fundamentales de la UE: cuestiones avanzadas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, págs. 291-310.
- BELINTXON MARTÍN, U. *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, págs. 171-337.
- BELINTXON MARTIN U., “La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera”: divergencias y efecto distorsionador”, en MARTÍNEZ SANZ, F., RECALDE CASTELLS, A., Y PETIT LAVALL, M.V., *La nueva ordenación del mercado de transporte*. Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 15-24.
- CABRERA CÁNOVAS, A. El contrato de transporte por carretera: (Ley 15/2009), Marge Books, Barcelona, 2010, Pág. 23-27.
- CALVO CARAVACA, A.L. Y FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L. (Dir.), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, pág. 470.

- CALVO CARAVACA, L.A. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*. Vol. I, Comares, Granada, 2012, págs. 26-28.
- CALVO CARAVACA, L.A. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*. Vol. II, Comares, Granada, 2011, págs. 619-624.
- EMPARANZA, A. Y RECALDE CASTELLS, A., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2008, págs. 30 y s.s.
- FERNANDEZ ROZAS, J.C. y SANCHEZ, S. *Derecho Internacional privado*, 5ª edición, Thomson Reuters, Cizur Menor, 2015, pág. 531.
- GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *Derecho internacional privado*, Civitas, Cizur Menor, 2012, pág. 342.
- GÓMEZ CALERO, J. *El transporte internacional de mercancías*, Civitas, Madrid, 1989, págs. 39-64.
- LLORENTE GÓMEZ DE DEGURA, C., JIMENEZ-VALLADOLID DE L'HOTELLERIE-FALLOIS, D.J., Y MARTÍNEZ SÁNCHEZ, C., “El contrato internacional de transporte de mercancías por carretera (CMR)”, en YZQUIERDO TOLSADA MARIANO, *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias*, tomo XVII, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, págs. 341-342.
- PEINADO GARCÍA, J.I., “El contrato de transporte”, en MENENDEZ, A. y ROJO A., *Lecciones de derecho mercantil*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2010, págs. 753-775.
- SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C. Y HUALDE MANSO, M.T., “El contrato del transporte”, en RUBIO TORRANO, E. Y SÁENZ GARCIA DE ALBIZU, J.C., *Lecciones de contratación civil y mercantil*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2012, págs. 429-456.
- RODRÍGUEZ BENOT, A., *Manual de derecho internacional privado*, Tecnos, Madrid, 2014, págs. 231-253.
- SÁNCHEZ-GAMBORINO, FRANCISCO JOSÉ. *El contrato de transporte internacional: CMR*, Tecnos, 1996. Págs. 3-15.

2.2 Revistas

- AGUILAR GRIEDER, H., “Alcance de los controvertidos artículos 3 y 4 del Reglamento (CE) Núm. 593/2008: perspectiva de lege lata y propuestas de lege ferenda”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 6, núm. ° 1, 2014, págs. 45-67.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “El Tratado de Lisboa y la plena comunitarización del espacio de libertad, seguridad y justicia”, en *revista electrónica de estudios internacionales*, nº 15, 2008.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La armonización del derecho material en la Unión Europea” en *boletín de la Academia Vasca de Derecho*, núm. 1888-05259, 2006, págs. 11-44.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los convenios internacionales en materias especiales” en *Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, Octubre 2010.
- AGOUÉS MENDIZABAL, C., “La intervención administrativa en el transporte por carretera”, en *Revista del Derecho del Transporte*, n ° 7, 2011, págs. 51-59.
- BASEDOW, J., “The communitarisation of the conflict of laws under the treaty of Amsterdam”, en *CMLR*, 2000, págs.687-708.
- BELINTXON MARTIN, U., “La ley aplicable a los contratos internacionales en defecto de elección: la interpretación del art 4 del Convenio de Roma y su proyección sobre el Reglamento Roma I” en la *revista La Ley Unión Europea*, nº 22, 2015, págs. 55-63.
- BORRÁS, A., “La comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro”, en *Cursos de Derecho internacional y relaciones internacionales de vitoria-Gazteiz 2001*, Bilbao, 2002, págs. 285-318.
- BOUZA VIDAL, N., “Aspectos actuales de la autonomía de la voluntad en la elección de la jurisdicción y de la ley aplicable a los contratos internacionales”, en *Cursos de Derecho Internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gazteiz*, 2004, págs. 32-91.

- CASCALES MORENO, F.J., “La política común de transportes por carretera: Proceso histórico y situación actual”, en la *revista del Ministerio de Transportes, turismo y comunicaciones*, nº 83, 1999, págs. 83-99.
- DE MIGUEL ASENSIO, P.A., “Contratación internacional: la evolución del modelo de la Unión Europea”, en la *revista mexicana de Derecho internacional privado y comparado*, núm. 29, septiembre de 2011, págs. 67-89.
- DE MIGUEL ASENSIO, P.A., “La ley aplicable en defecto de elección a los contratos internacionales: el artículo 4 del Convenio de Roma de 1980”, en la *revista La Ley*, 1995, págs. 1-7.
- DE MIGUEL ASENSIO, P.A., “Integración europea y Derecho internacional privado”, en la *revista de Derecho comunitario europeo*, núm. 2, 1997, págs. 413-445.
- FERNANDEZ ROZAS, J.C., “Comunitarización del derecho internacional privado y derecho aplicable a las obligaciones contractuales” en *Revista española de seguros*, nº 140, 2009, págs. 595-616.
- FERNANDEZ ROZAS, J. C., “Alternativa conflictual o material en la búsqueda de un derecho contractual europeo más coherente”, en la *revista La Ley*, 2005-II, págs. 1442-1450.
- GARCIMARTÍN ALFEREZ, F.J., “El Reglamento <<Roma I>> sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: ¿Cuánto ha cambiado el Convenio de Roma de 1980?”, en *Diario La Ley*, núm. 6957, 2008, pág. 2.
- GARDEÑES SANTIAGO, M., “El desarrollo del Derecho Internacional Privado tras el Tratado de Ámsterdam: los artículos 61 c) y 65 TCE como base jurídica”, en *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, núm. 11, 2002, págs. 231-249.
- GUZMÁN ZAPATER, M., “El Reglamento CE nº 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: régimen general, contratos de consumo y contrato individual de trabajo”, en *revista doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 12, 2009.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “El derecho aplicable al contrato en ausencia de elección por la partes: el asunto Intercontainer Interfrigo y su repercusión en el

- Reglamento Roma I”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, Nº 1, 2011, págs. 302-315.
- IRIARTE ÁNGEL, J.L., “La armonización del Derecho Internacional Privado por la Unión Europea”, en el *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, núm. 9, 2006, págs. 45-74.
 - IRIARTE ÁNGEL, J.L., “Conflictos de leyes internos. Notas fundamentales de la situación actual”, en el *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, núm. 18, 2009, Págs. 61-62.
 - LEIBLE, S. “La importancia de la autonomía conflictual para el futuro del derecho de los contratos internacionales”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, Nº 1, 2011, págs. 214-233.
 - LLORENTE MARTÍNEZ, I., “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de derechos transnacional*, vol. 7, Nº 1, Marzo 2015, págs. 269-276.
 - LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones”, en el *Congreso internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia: Tirant lo Blanch 2005. 1, págs. 847-868.
 - LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera” en *Contratos internacionales*, 1997, págs. 467-545.
 - LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, núm. 2, págs. 160-178.
 - MARTÍNEZ LUNA, W.F., “El artículo 4.3 del Reglamento de Roma I, una verdadera cláusula de excepción”, en *revista electrónica de estudios internacionales*, nº 24, 2012.
 - PIETRO, F., “Las relaciones entre el Reglamento Roma I y los convenios internacionales sobre conflictos de leyes en materia contractual”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, núm. 1, 2009, págs. 92-101.

- RECALDE CASTELLS, A., “El Derecho de disposición en el transporte internacional de mercancías por carretera”, en la *revista para el análisis del derecho*, nº 349, 2006.

3. Resoluciones judiciales

- STJCE (6/10/2009), asunto C-133/08: Caso Intercontainer Interfrigo SC (ICF) contra Balkenende Oosthuizen BV y otros. Aranzadi TJCE 2009/313.
- STJUE (04/05/2010), asunto C-533/08: TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG. Aranzadi TJCE/2010/132.
- STJUE (12/09/2013), asunto C-64/12: Melitta Josefa Boedeker contra Anton Schlecker. Aranzadi TJCE 2013/277.
- STJUE (23/10/2014), Asunto C-305/13: Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD) y Otros. Aranzadi TJCE 2014/414.

4. Informes jurídicos consultivos

- DICTAMEN DEL Comité Económico y Social Europeo sobre el tema: El mercado interior del transporte internacional de mercancías por carretera: dumping social y cabotaje. Bruselas, 17 de septiembre de 2015.
- Informe relativo al Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, elaborado por los profesores Mario Giuliano, de la universidad de Milán, y Paul Lagarde, de la universidad de París (pág.1 Diario Oficial de las Comunidades Europeas. 11/12/1992, C327).

5. Recursos digitales

- https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVR_e.pdf (última consulta: 20/12/2015).
- <http://www.camarazaragoza.com/docs/Transporte/documento25.pdf> (última consulta: 17/12/2015).

- <http://www.moldtrans.com/el-transporte-de-mercancias-por-carretera-y-su-papel-en-la-economia/> (última consulta: 17/12/2015).
- <http://www.elnotario.es/index.php/hemeroteca/revista-24/seccion-corporativa/1625-el-reglamento-roma-i-sobre-la-ley-aplicable-a-las-obligaciones-contractuales-cuestiones-escogidas-0-40715707597057993>; (última consulta: 17/12/2015)
- <http://laclasedeoscarboluta.blogspot.com.es/2015/02/el-cabotaje-en-union-europea.html> (última consulta: 29/12/2015).
- <http://www.camionactualidad.es/noticias-transporte-por-carretera/reportajes-transporte-por-carretera/item/3035-degradacion-de-una-profesion.html?tmpl=component&print=1> (última consulta: 17/12/2015).
- ASENSIO, P.M. “La sentencia Haeger Schmidt y la interpretación del artículo 4 del Reglamento Roma I”.
<http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2014/10/la-sentencia-haeger-schmidt-y-la.html>