



TRABAJO DE FIN DE MÁSTER EN ACCESO A LA ABOGACÍA:

**EL CONTRATO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA EN LA UE:
AUSENCIA DE REGULACIÓN Y POSIBLES RESPUESTAS**

AUTOR

Ignacio Chacón Carvalhais

DIRECTOR

Unai Belintxon Martín

Pamplona / Iruñea

Enero de 2018

RESUMEN: Este trabajo tiene por objeto el estudio de aquellos contratos de prestación de servicios logísticos, como una incipiente figura jurídica por la que las empresas externalizan la totalidad o parte de los servicios del proceso de producción. En particular, el análisis parte de la idea de la logística como sector complementario que carece de una regulación propia, circunstancia que se presenta como obstáculo al desarrollo del sector logístico. Por ello, la presente investigación trata de analizar la situación de esta clase de contratos en que la carencia de régimen legal se suple con una diversidad de pactos entre los contratantes que con frecuencia no dan respuesta a la incertidumbre legal que los rodea.

PALABRAS CLAVE: LOGÍSTICA – TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA – DESPLAZAMIENTO – LIBERTAD DE PACTOS – DISEÑO

ABSTRACT: The purpose of this work is to study those provision contracts of logistic services, as an incipient figure by which companies outsource all or part of the services of the process of production. In particular, this analysis is based on the idea of logistics as an complementary sector that lacks its own regulation, a circumstance that presents itself as an obstacle to the development of the logistics sector. Therefore, the present investigation tries to analyze the situation of this kind of contracts in which the lack of legal regime is supplemented by a diversity of agreements between contrasts that frequently do not respond to the legal uncertainty that surrounds them.

KEY WORDS: LOGISTIC – INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT – DISPLACEMENT – CONVENANT FREEDOM – DESIGN

LABURPENA: Lan honek, zerbitzu logistikoen prestakuntza kontratuen ikerketa du helburu, produkzio prozesua osatzen duten hainbat zerbitzu azpikontratatzan duten hasiberri den figura juridiko bat bezala. Bereziki, azterketa hau logistika erregulazio propio gabeko sektore osagarri baten ideian oinarritzen da, zirkunstantzia hau, sektorearen garapenerako oztopo bezala aurkeztuz. Horregatik, ikerketa honek mota honetako kontratuen egoera aztertzen saiatzen da, zeinetan erregimen legalaren ezak aldean arteko adoste aniztasunarekin ordezkatzan de, hainbatetan kontratu hau inguratzen duten ziurgabetasunari erantzunik eman gabe.

HITZ GAKOAK: LOGISTIKA – NAZIOARTEKO ERREPIDEBIDEZKO GARRAIOA – DESPLAZAMENDUA – ADOSTE ASKATASUNA – DISEINUA

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN.....	7
1.	Origen y evolución.....	7
2.	Concepto y alcance.....	8
3.	Contenido del contrato de logística.....	11
4.	Logística desde la perspectiva del Derecho internacional privado.....	12
II.	MARCO LEGAL APLICABLE.....	14
1.	Mercado Único y Europeización del Derecho internacional privado.....	14
2.	Necesidades y respuestas a la regulación de la actividad logística.....	17
2.1	<i>Convenio de Ginebra de 19 de mayo 1956: CMR.....</i>	<i>18</i>
2.2	<i>Reglamento 1215/2012: Competencia Judicial Internacional en la regulación europea.....</i>	<i>20</i>
2.3	<i>Ley aplicable al Contrato Internacional de Logística: Regulación Europea.</i>	<i>24</i>
2.4	<i>Reglamento 1071.....</i>	<i>28</i>
2.5	<i>LOTT y LCTT.....</i>	<i>30</i>
2.6	<i>Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.....</i>	<i>33</i>
2.7	<i>Código de Comercio y Código Civil.....</i>	<i>34</i>
III.	PROBLEMÁTICA DE LA REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE LOGÍSTICA.....	37
1.	Contraposición de doctrinas.....	37
2.	Concepto de prestación de servicios en el contrato de logística.....	39
3.	Ley aplicable al Contrato de Logística.....	44
4.	Régimen de Responsabilidad de CMR.....	47
4.1	<i>Régimen de Responsabilidad del Transportista.....</i>	<i>47</i>
4.2	<i>El período de responsabilidad.....</i>	<i>50</i>
4.3	<i>Responsabilidad de los auxiliares.....</i>	<i>51</i>
4.4	<i>Doctrina de la regla de especialidad.....</i>	<i>52</i>
IV.	CONCLUSIONES.....	54
1.	Delimitación del concepto de logística.....	54
2.	Diseño a medida del contrato.....	55
3.	Necesidad de una regulación de origen europeo.....	56
V.	FUENTES CONSULTADAS.....	58

BOE	Boletín Oficial del Estado
CMR	Convenio del Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de Ginebra de 19 de mayo de 1956.
DCFR	Marco Común de Referencia para el Derecho Privado.
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea.
DOCE	Diario Oficial de la Comunidad Europea.
ETT	Empresa de Trabajo Temporal.
LCTT	Ley 15/2009. Ley de Contrato de Transporte Terrestre.
LOTT	Ley 16/19087 de 30 de julio de la Ordenación del Transporte Terrestre.
RBI	Reglamento 44/2001 Competencia Judicial y Ejecución de Sentencias en Materia Civil y Mercantil. Reglamento Bruselas I.
RBI bis	Reglamento 1215/2012 Competencia Judicial y Ejecución de Sentencias en Materia Civil y Mercantil. Reglamento Bruselas I bis.
RRI	Reglamento 593/2008 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales. Reglamento Roma I.
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TCE	Tratado de la Comunidad Europea.
TCEE	Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea de 25 de marzo de 1957.
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 25 de marzo de 1957 de Roma, reforma por el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007.
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
TR	Tratado de Roma, de 1980 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales.
TUE	Tratado de la Unión Europea hecho en Maastrich el 7 de febrero de 1992, en la redacción del Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007.
UE	Unión Europea.

I. INTRODUCCIÓN

1. Origen y evolución.

El contrato de logística constituye en la actualidad una figura jurídica cada vez más utilizada y a su vez desconocida. Por ello, el estudio de la materia tratará de analizar el concepto y contenido de una categoría contractual atípica, desde la perspectiva del Derecho internacional, europeo y español.

El tráfico comercial está integrado por multitud de actividades, desde la obtención del recurso, la transformación del mismo para obtener el producto, hasta la venta del mismo. No obstante, estas actividades constituyen en su mayoría actividades auxiliares y complementarias¹, o de organización y gestión, que permiten llevar adelante el proceso de producción y comercialización que muy a menudo pasan desapercibidas en el estudio jurídico.

El conjunto de todas aquellas actividades intermedias, han sido tradicionalmente desarrolladas por el mismo agente comercial encargado de la transformación o la venta de los productos, pudiendo subcontratar con mayor frecuencia servicios como el transporte, almacenamiento o distribución de las mercancías y productos.

No obstante, actualmente, es cada vez más habitual que las empresas que tradicionalmente se autoabastecían de servicios logísticos, externalicen actividades de gestión, preparación y control de mercancías, mediante contratos que integran figuras jurídicas como el almacenamiento y distribución, además del transporte de las mercancías con el principal objetivo de abaratar costes. Esto supone una trascendental circunstancia que evidencia el auge de la actividad logística, que a día de hoy carece de regulación².

Son todas estas actividades, las que desde una perspectiva moderna se engloban en el cada vez más sonado concepto de “logística”. A pesar de la actualidad del término, y a

¹Aranzadi: Sentencia num. 72/2017 de 30 enero, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, (Sala de lo Social, Sección 6ª) F.J. 1º: “*Con carácter descriptivo y clarificador, pero no limitativo, podemos entender la Logística como la actividad consistente en diseñar, organizar, gestionar y/o controlar, por cuenta ajena, los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro del cliente (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, e incluso ciertas actividades del proceso productivo, como preparación de pedidos, gestión de stocks,...etc.)*”

²LEIÑENA MENDIZABAL E. “Singularidad y contenido del Contrato de Logística” en *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*. (2014), Núm. 14, 2014, pp. 77-111.

juzgar por las actividades que lo componen, puede afirmarse que la actividad logística como tal ha existido desde hace mucho tiempo, en origen como medio para abastecimiento y avituallamiento de los ejércitos en campaña³.

No obstante, la concepción de la logística como actividad autónoma y distinta del conjunto de servicios que la integran se conoce en los años 80 del pasado siglo⁴, momento en el que los agentes comerciales comienzan a externalizar el conjunto de los referidos servicios para dejarlos en manos de los ahora denominados operadores logísticos. Consecuencia de ese proceso de externalización de las actividades logísticas, comienza a manifestarse la necesidad de una regulación moderna que proporcione seguridad en esta clase de actividades.

Así, a día de hoy la concepción empresarial del término logística puede abarcar un conjunto de actividades que acontecen desde el inicio del proceso industrial de producción, hasta la puesta a disposición de productos para el consumo de los clientes, en definitiva, el desplazamiento de los mismos, con todas aquellas actividades que integran la denominada “cadena de suministro”.

2. Concepto y alcance

El término de logística, como un nuevo concepto del tráfico comercial, resulta ser a día de hoy otro desafío que debe de afrontar el sistema jurídico, en la búsqueda de una regulación uniforme de esta figura que abarca una diversidad de actividades.

Así, el denominado concepto de “logística” incluye variadas y distintas prestaciones que abarcan desde el almacenaje, distribución y transporte de mercancías y productos, hasta la recepción, preparación e inventariado de los mismos. Es por eso, que ante la multitud y diversidad de las prestaciones que puede abarcar un hipotético concepto legal del “contrato de logística”, resulta esencial un profundo análisis del mismo que trate de despejar las más recurrentes incógnitas que presenta esta incipiente y atípica figura en el tráfico jurídico.

³ JUAN Y MATEU F.: *Los contratos de logística*. Marcial Pons. Madrid, 2009, pág.17.

⁴JARNART S. “El contrato de logística: responsabilidades y obligaciones” en BLOGÍSTICA. <http://blogistica.es/contrato-logistica-responsabilidades-obligaciones/>

A mayor abundamiento, la actividad logística como tal, puede adoptar distintas formas, que lo convierten en un “traje a medida” de quien contrata la misma⁵. Esta actividad, puede realizarla un operador comercial para abastecer sus propias necesidades productivas, o bien subcontratar distintas actividades que integran la logística, o por el contrario externalizar la actividad en su totalidad para que sea otro operador comercial quien realice todas labores que puede alcanzar el contrato de logística en sí mismo⁶.

Para mayor complejidad, quien como operador logístico desempeña para un tercero todas las actividades de logística que ese tercero externaliza, puede subcontratar alguna o todas las actividades a cuya realización se ha comprometido con ese tercero que externaliza una o varias actividades de logística.

Por lo tanto, el contrato de logística puede definirse como un contrato en virtud del cual el sujeto denominado “operador logístico”, se compromete frente a otro, denominado “usuario”, a llevar a cabo la prestación de aquellos servicios de contenido logístico que son requeridos por este último, a cambio de un precio⁷. A su vez, la normativa de ordenación del transporte (LOTT), se refiere a la actividad de logística, como una actividad complementaria o auxiliar del transporte⁸, definiéndola como el conjunto de actividades de organización, gestión y control de las actividades de aprovisionamiento, transporte, almacenaje y distribución⁹. En el mismo sentido, el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT) se refiere a las actividades de agencia, transitario y almacenista distribuidor como auxiliares o complementarias de transporte, siendo que estas componen un conjunto de servicios que pueden integrar lo que se ha denominado “servicios logísticos” o “servicios de valor añadido”. Incluso los propios

⁵ Op. Cit. JUAN Y MATEU F. *Los contratos de logística*. Página 21.

⁶ Op. Cit. JUAN Y MATEU F. *Los contratos de logística*. Página 17.

⁷ Op. Cit. JUAN Y MATEU F. *Los contratos de logística*. Página 21.

⁸ Aranzadi: Sentencia num. 1476/2017 de 27 junio del Tribunal Superior de Justicia TSJ de País Vasco, (Sala de lo Social, Sección 1ª), F.J. 3º: “*Pero es que además y como señala la sentencia recurrida, la descripción de empresas incluidas en el ámbito de aplicación del II Acuerdo General para las empresas de Transporte de Mercancías por carretera, art.3, contempla las empresas auxiliares y complementarias del transporte de mercancías y las de logística, entendiéndose por esta última "la que cubre la planificación, gestión y realización de transporte de mercancías en la cadena de suministro..."*”

⁹ Artículo 122 de la Ley 19/1987, de 11 de noviembre de Ordenación del Transporte Terrestre: “*A los efectos de esta ley, se considera operadores logísticos a las empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial.*”

Convenios Colectivos aplicables al sector de transporte prevén su aplicabilidad a las actividades logísticas que califican de auxiliares del transporte¹⁰.

Se trata pues de un contrato atípico mixto, ya que carece de una regulación legal concreta, confluyendo en la misma modalidad contractual elementos que corresponden a tipos de contratos diferentes. Habida cuenta de que por lo general un operador logístico realiza una actividad consistente en el desplazamiento de las mercancías desde proveedor hasta el usuario, así como una actividad de almacenamiento de las mismas, acompañadas ambas de otras actividades accesorias, la doctrina llega a afirmar que el contrato de logística está integrado esencialmente, por las figuras del contrato de transporte y de depósito¹¹. A partir de estas dos figuras, y todas aquellas que pueden integrar la figura jurídica del “contrato de logística” nace el debate doctrinal sobre la manera en que debe abordarse la regulación de esta incipiente figura legal, si bien es cierto que la regulación en sus escasas referencias a la actividad logística, la configura como un conjunto de servicios complementarios del transporte.

En lo que a contratos atípicos de prestaciones diversas se refiere, la doctrina se divide en dos teorías principales. La primera, denominada la teoría de la absorción, por la cual el conjunto de las prestaciones que componen el contrato mixto se regulan por el régimen jurídico-contractual al que pertenezca la denominada prestación principal. La segunda, la teoría de la combinación, consiste en la individualización de cada uno de los elementos o actividades que integran el contrato mixto para aplicar a cada uno de ellos de manera individual la disciplina correspondiente.

En el caso del contrato de logística, al tratarse de un conjunto de actividades o elementos que aparecen coordinadas, resulta complicado identificar un elemento que pueda ser calificado como principal¹², y por lo tanto a priori resultaría inadecuado aplicar la teoría

¹⁰ Aranzadi: Artículo 1 del II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera: *“Este II Acuerdo general es de aplicación a las empresas que, al amparo de los correspondientes títulos habilitantes de Transportista o de Operador de Transporte regulados por la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, realicen actividades de transporte público de mercancías por carretera en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo y sin medios fijos de captación de energía y/o las denominadas auxiliares y complementarias del transporte de mercancías, incluidas las actividades de mensajería y de logística, entendiéndose por esta última la que cubre la planificación, la organización, la gestión, la supervisión y la realización de las actividades de transporte de mercancías en la cadena de suministro;”*

¹¹ DE AVELAR TRENOR I. y LÓPEZ QUIROGA J., abogados en Uría y Menendez, en, <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/1365/documento/quiroya.pdf?id=2039>: *“Algunas notas para el estudio del contrato de prestación de servicios logísticos”* Página 62.

¹² BELINTXON MARTÍN, U. *“Derecho europeo y transporte internacional por carretera”*, p.102 Thomson Reuters Aranzadi, 2015, Cizur Menor.

de la absorción¹³. En principio, parecería más adecuada una regulación basada en la teoría de la combinación que permita precisamente aportar la necesaria seguridad jurídica de la que requiere el sector dedicado a la actividad logística.

No obstante, tras un análisis más profundo de la situación, podría definirse a la logística como un conjunto de actividades, de organización, gestión y control, de otra principal, o incluso de otras principales, que bajo la denominación de actividades logísticas, supondrían un conjunto de “prestaciones de valor añadido” de la prestación principal¹⁴, ya que bien se trate del almacenamiento o del transporte, cabe identificar en los contratos denominados de logística una finalidad principal más vinculada a alguna de esas modalidades típicas mencionadas.

Lo más lógico con estas premisas por tanto será considerar la actividad de logística como una actividad de organización, gestión y control distinta de otras actividades de ejecución efectiva como el almacenamiento, aprovisionamiento, distribución y transporte, que ante la ausencia de una regulación específica la aplicabilidad de una normativa material debe determinarse caso por caso¹⁵.

3. Contenido del contrato de logística.

De lo analizado hasta ahora se pone de manifiesto la ausencia de una regulación concreta del contrato de logística y por lo tanto, un ámbito de incertidumbre jurídica que supone un obstáculo al correcto desarrollo del sector logístico.

De ello deriva, que la colaboración entre el operador de servicios logísticos y el usuario de los mismos sea completamente necesaria, lo que en la práctica se traduce en la constitución de una sociedad o asociación entre uno y otro, como socios de un mismo negocio¹⁶.

El contrato de servicios logísticos por lo tanto, constituye un contrato que aglutina un conjunto de servicios auxiliares que deben de ser prestados a lo largo de toda la cadena

¹³ Op. Cit. JUAN Y MATEU F. *Los contratos de logística*. Página 30.

¹⁴ PEZZANO, J.P.: “*El contrato de Logística*”; <http://juanpezzano.net/logistica-y-transporte/>

¹⁵ BELINTXON MARTÍN, U. “*Derecho europeo y transporte internacional por carretera*”

¹⁶ DE AVLEAR TRENOR, I. y LÓPEZ QUIROGA, J., abogados en Uría y Menendez, en “*Algunas notas para el estudio del contrato de prestación de servicios logísticos*” Página 62. <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/1365/documento/quiroga.pdf?id=2039>.

de suministro. En consecuencia, el operador queda integrado en el proceso productivo del usuario, motivo que justifica la necesidad de duración de un contrato de servicios logísticos.

Así, la obligación principal y prácticamente exclusiva del usuario, consiste en el abono de la contraprestación pactada por la prestación del servicio logístico. En cambio, para el operador logístico, el contrato de logística se presenta como un abanico de obligaciones previamente pactadas por las partes contratantes del mismo. De esta manera, las obligaciones del operador logístico podrán abarcar, tanto la recepción de productos y mercancías, transporte desde fábrica hasta la plataforma logística, almacenaje y depósito, control de stock, preparación de pedidos, como operaciones de ruptura de carga y distribución de los pedidos a los puntos de entrega.

Las posibilidades no se agotan aquí, ya que el operador puede prestar por cuenta del usuario, otros servicios como la reposición de lineales, la preparación de documentación de las mercancías, etiquetado, envasado y muchas otras.

La variedad y multitud de prestaciones que integran este contrato, lo convierten en una figura jurídica tan compleja que dificultan la propuesta de una regulación uniforme del mismo¹⁷. Aun así, es claro que pueden delimitarse una serie de aspectos esenciales del contrato que determinen una directriz que lo rijan, y en especial cuando la finalidad principal del contrato de servicios logísticos pretende el desplazamiento de mercancías y/o productos, con todas aquellas actividades que durante el desplazamiento han de ser realizadas.

4. Logística desde la perspectiva del Derecho internacional privado.

El proceso de globalización, revolucionó el comercio durante la segunda mitad del siglo XX. Así, los mercados nacionales pasaron a un segundo plano para ceder el protagonismo a un mercado mundial que exigía una modernización de las relaciones comerciales. A su vez, este fenómeno puso de manifiesto la necesidad de una regulación moderna que ofreciera respuestas a las necesidades que presentaban las relaciones comerciales de carácter internacional, por lo que nuevos instrumentos legales de

¹⁷ Op cit. LEIÑENA MENDIZABAL E. “Singularidad y contenido del Contrato de Logística” en *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*.

aplicación internacional comenzaron a nacer con finalidad de dotar a las nuevas relaciones económicas de seguridad jurídica, y previsibilidad de resultado.

De esta manera emerge un nuevo orden legal, el Derecho internacional privado, como ordenamiento jurídico autónomo y diferenciado de cada uno de los sistemas jurídicos nacionales. Precisamente, la logística se perfila como una actividad de carácter eminentemente internacional, lo cual exige una normativa interestatal uniforme, clara, y de aplicabilidad real. Existen regímenes internacionales unificados que regulan diversas actividades que integran la actividad de logística, no obstante, a día de hoy el comercio internacional carece de una verdadera regulación del contrato de logística como tal, en detrimento de una actividad de verdadera trascendencia para el buen funcionamiento de un sistema económico basado en la producción, distribución y comercialización de bienes.

A pesar de los constantes intentos de obtener una regulación uniforme en diversas materias, hoy día no puede entenderse la existencia de instrumentos jurídicos de aplicación supraestatal que sirvan para dirimir las controversias en las relaciones privadas hasta ahora referidas, a pesar de que la jurisprudencia española, así como la doctrina¹⁸, hayan reiterado la prevalencia de normativas especiales como CMR (aplicables al contrato de transporte) puedan prevalecer sobre la legislación interna en el caso de España cuando determinados supuestos quedan subsumidos en el ámbito de aplicación de las mismas¹⁹.

De momento, la ausencia de un instrumento jurídico que regule las relaciones comerciales sobreponiéndose a las legislaciones nacionales así como la inexistencia de Tribunales internacionales cuyas decisiones puedan ser aplicadas y ejecutadas en los Estados sin

¹⁸ ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “Comentario a la sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG” *Revista Jurídica de Catalunya* pp.266-276.

¹⁹ STS de 20 de Diciembre de 1985, F.J. 3º. RJ 1985\6605: “Los motivos segundo y tercero deducidos, igualmente, al amparo del mismo ordinal 5.º, acusan respectivamente la infracción del artículo 1105 del Código Civil en relación con el artículo 361-2 del Código de Comercio, y la infracción del artículo 1104, y 3.º, 1 del Código Civil, el primero de ellos en relación con el artículo 362 del Código de Comercio; motivos que deben decaer, en primer lugar, porque la normativa aplicable al caso de litis, como se ha dicho anteriormente, es la contenida en el indicado Convenio Internacional de Transporte por Carretera, y no la del derecho interno español; en segundo término, porque en cualquier supuesto son sustancialmente coincidentes las respectivas regulaciones, en cuanto una y otra excluyen de la responsabilidad del porteador los casos de fuerza mayor, en tercer lugar, porque la sentencia recurrida afirma que el conductor cumplió con la diligencia que le era exigible y, por tanto, excluye su negligencia y niega que dejaran de tomarse las precauciones procedentes, y, finalmente, porque ninguna declaración contiene la sentencia recurrida relativa a si el conductor activó o no el dispositivo antirrobo y, por consiguiente, argumentar sobre su no activación es hacer supuesto de la cuestión, inadmisibles en casación.”

limitación ni control por parte de las autoridades estatales constituye la principal razón por la que la doctrina en unanimidad considera el Derecho internacional privado como parte del Derecho estatal, integrando éste, como un sector de cada ordenamiento jurídico de cada Estado. Estas cuestiones, constituyen los mayores obstáculos a la creación y evolución de regulaciones uniformes, que deben hilarse sobre el tejido de los ordenamientos internos de cada país, para que posteriormente su aplicación resulte posible.

II. MARCO LEGAL APLICABLE

1. Mercado Único y Europeización del Derecho internacional privado.

Desde la finalización de la segunda guerra mundial, los países europeos han ido elaborando políticas de cooperación de cara a la consecución en el territorio del continente europeo, de un espacio de paz, libertad y justicia que garantice el correcto funcionamiento de un mercado unificado europeo, procurando la eliminación de obstáculos a la libre circulación de personas, servicios, productos y capitales²⁰.

Todo esto basado en la idea de que el correcto desarrollo económico de los Estados exige el funcionamiento fluido de un mercado con el menor número de trabas, que se perfila como una objetivo crucial al que los poderes de los Estados europeos deben hacer frente para garantizar la competitividad del viejo continente ante la constante tendencia en la esfera internacional a la unificación de mercados continentales. Así, en el ámbito de la U.E. la constancia en la realización de contratos esencialmente mercantiles constituye la base para el funcionamiento del mercado único y por tanto el desarrollo económico de la potencia que hoy día constituye la U.E. en el marco del comercio globalizado²¹.

²⁰ Artículo 67.1 TFUE: “*La Unión constituye un espacio de libertad, seguridad y justicia (...)*” y Artículo 81 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.*”

²¹ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. “Comunitarización del Derecho Internacional Privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales”, *Revista Española de Seguros*, n°140, 2009, pág.600, p.6

El punto de partida de la mencionada política de cooperación de los Estados integrantes de lo que hoy día constituye la U.E., como una unión de derecho cada vez más homogéneo se encuentra sobre la base del artículo 220 del antiguo Tratado de la Comunidad Europea. Por ello, la doctrina entiende que el conjunto de intentos por crear una legislación unificada en el espacio abarcado por el Mercado Único constituyen una primera fase en el proceso de armonización normativa de los Estados miembros, que ha sido comúnmente denominada como la fase "Intergubernamental"²². Durante su duración, podría decirse que el Derecho internacional privado europeo estaba constituido por el Convenio de Bruselas de 1968 (hoy día modificado por el Reglamento Bruselas I bis) y el Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales de 19 de junio de 1980²³.

Así, sobre la base del artículo 220 TCE, (tras la elaboración del Tratado de Amsterdam 293 TCE de redacción idéntica) fueron elaborándose los instrumentos normativos que hoy día son de aplicación en el Derecho internacional privado europeo y en los contratos de índole mercantil. En el mencionado proceso, existe un antes y un después en la elaboración de instrumentos reguladores por parte de la U.E., transición que viene marcada por el Tratado de Amsterdam²⁴.

Por éste, se introducen cambios de especial importancia que conviene analizar para la materia que nos concierne. Para empezar, cita de manera expresa por primera vez en el TCE "las normas... sobre conflictos leyes y de jurisdicción", que se perfila como el desplazamiento del conocido "Tercer Pilar" del TUE que establecía la mera cooperación en materia de justicia, hasta el dominio europeo, orientado cada vez más hacia la integración²⁵. Por ello, antes de la introducción de las reformas que supuso el Tratado de Amsterdam, la cooperación a nivel europeo podía servir para el reconocimiento y ejecución de las sentencias fuera de los límites de cada uno de los Estados. Hasta aquí puede afirmarse, que la aparición del Tratado de Amsterdam, supone la salida del Derecho internacional privado de la esfera intergubernamental que hasta entonces limitaba la

²² ÁLVAREZ GONZÁLEZ S. "Derecho internacional privado y Derecho privado europeo" en CAMARA LAPUENTE S. *Derecho Privado Europeo*, Colex, 2003, Cap.4, págs. 161-162.

²³ BOE, 19 de julio de 1993: En vigor para España desde el 1 de septiembre de 1993; Informe explicativo, Profesores Paul Legarde y M. Giuliano, en el DOCE, C 327, de 11 de diciembre de 1992.

²⁴ BELINTXON MARTÍN U. "Derecho internacional privado y transporte de viajeros por carretera: Algunas cuestiones sobre jurisdicción y ley aplicable." *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Marzo 2016, Vol. 8, Nº1, p.19. ISSN 1989-4570.

²⁵ DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO A., "La evolución del Derecho Internacional Privado comunitario en Amsterdam", *Revista Española de Derecho*, Vol. L, 1998 núm.1, pp.-373-376.

creación de una normativa de ámbito europeo consecuencia de la mera cooperación que inspiraba las relaciones entre los EM, en la antes denominada “fase intergubernamental”.

Por el contrario, la reforma introducida en Amsterdam sobre el T.U.E y el T.C.E sigue manteniendo preceptos como el artículo 220T.C.E (después 293 T.C.E), 235T.C.E (después 308 T.C.E), 100 y 100 A (94 y 95 respectivamente tras la reforma). De estos, cabe señalar que han sido la base jurídica para adoptar determinadas directivas con objeto de armonización del derecho privado en la U.E. Se habla de armonización en la medida en que los citados preceptos sólo incluyen reglas relativas a la aplicabilidad de la normativa armonizada, o bien la propia armonización de reglas sobre ley aplicable en los Estados miembros²⁶.

En conclusión, puede afirmarse que el TCE deja constancia de la necesidad de reformar la uniformización de las normas sobre ley aplicable de los sistemas nacionales de Derecho internacional privado. A su vez, manifiesta la necesidad de que los ordenamientos internos de los Estados miembros cuenten con normas sobre conflictos leyes y de jurisdicción que sean compatibles, entendiéndose además que la falta de compatibilidad de éstos puede redundar en el menoscabo del correcto funcionamiento del mercado interno²⁷.

Además de las mencionadas, las reformas introducidas por el Tratado de Amsterdam en el artículo 65 TCE no suponen un cambio drástico, teniendo en cuenta las expectativas de europeización del Derecho internacional privado, puesto que no determina con total precisión el alcance de las competencias que quedan asumidas por los poderes europeos. Así la reforma del citado precepto supone un avance considerable de cara a la asunción por parte de los poderes de la U.E. en materia de cooperación judicial y conflictos leyes en el ámbito civil, pero sin perder de vista los límites del progreso: Primero, que el artículo 65 TCE en su apartado b) prevé la adopción de medidas de armonización y no de uniformización por lo tanto se refiere a una compatibilización de normativas internas, y

²⁶ DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO A., “La evolución del Derecho Internacional Privado comunitario en Amsterdam”, *Revista Española de Derecho*, Vol. L, 1998 núm.1, pp.-373-376.

²⁷ Considerando II Reglamento (CE) NUM. 44/2001 de 22 de diciembre del Consejo. Competencia Judicial, Reconocimiento y Ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: “*Ciertas diferencias en las normas nacionales sobre competencia judicial y reconocimiento de las resoluciones judiciales hacen más difícil el buen funcionamiento del mercado interior. Son indispensables, por consiguiente, disposiciones mediante las que se unifiquen las normas sobre conflictos de jurisdicción en materia civil y mercantil, simplificándose los trámites para un reconocimiento y una ejecución rápidos y simples de las resoluciones judiciales de los Estados miembros obligados por el presente Reglamento.*”

no a la creación de una normativa supraestatal. Segundo, que en cuanto a competencia judicial, se refiere a la mera coordinación de los distintos ordenamientos internos.

La disposición contenida el antiguo artículo 65 T.C.E, artículo 81 T.F.U.E en la actualidad ha supuesto la base precisamente para elaborar la normativa europea que hoy día se aplica a multitud de actividades y relaciones económicas a nivel europeo.

Desde una perspectiva europea el incesante esfuerzo por establecer una regulación homogénea de las relaciones internacionales entre privados pone de manifiesto esa necesidad de armonización del sistema legal privado, ya que el desarrollo de grandes potencias como Estados Unidos, China o India, pone en serio riesgo la situación económica y social de la UE. Es por eso, que la desregulación de la actividad logística puede presentarse como un desafío legal, que podría abocar a la construcción de un régimen jurídico único, que dotaría al sector logístico de seguridad legal, fomentando así el desarrollo de una actividad que podría constituir uno de los motores claves del desarrollo económico de la Unión.

2. Necesidades y respuestas a la regulación de la actividad logística

En la línea de lo expuesto hasta el momento, el presente estudio del contrato de logística parte de una premisa clara. No existe una regulación del contrato de logística como tal, ni a nivel estatal ni a nivel europeo. En consecuencia, el análisis de la cuestión se enfoca a partir del entendimiento de que el contrato de logística integra una diversidad de servicio, que se denominarán “de valor añadido” que por su carácter por lo general auxiliar de una prestación principal, servirán como servicios de gestión y preparación de la finalidad principal del contrato.

Es por ello que en determinadas ocasiones cabe afirmar la predominancia de una prestación en el marco del contrato de logística. El punto de partida por tanto puede establecerse en la división entre el conjunto de servicios que integran la logística, como servicios de valor añadido y la que es la finalidad principal del mismo, el desplazamiento de las mercancías y/o productos.

Así, el estudio de esta atípica modalidad contractual puede ser entendido como un contrato que integra servicios de valor añadido a la que es la prestación principal mediante la acumulación de un conjunto variable de prestaciones, que o bien carecen de una

finalidad concreta o bien, sirven única y exclusivamente a un concreto fin que ha de determinarse en cada caso.

Por ello la posibilidad de configurar un régimen jurídico del contrato de servicios logísticos distinguiendo situaciones carentes de prestación principal, y situaciones en que esta puede identificarse se perfila como una posible solución al presente desafío jurídico.

2.1 Convenio de Ginebra de 19 de mayo 1956: CMR

El Convenio de Ginebra del 19 de mayo de 1956 también conocido como CMR constituye uno de los primeros y más trascendentales intentos de regulación uniforme de la actividad del transporte por carretera de mercancías²⁸.

Por tanto, el CMR se presenta como un Convenio multilateral especial, en la medida en que los Estados contratantes persiguen el objetivo último de normalizar las condiciones que regula el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera²⁹, otorgando especial importancia a la documentación que acompaña al contrato, y estableciendo un régimen uniforme que regule la responsabilidad del transportista.

Este instrumento legal, regula cuestiones relativas al transporte internacional de mercancías por carretera que hasta la existencia del mismo, carecían de regulación a nivel internacional. Por lo tanto, CMR aparece en la esfera internacional como un importante avance en la regulación de la actividad del sector de transporte ya que regula esta particular materia de manera uniforme para un extenso número de países que quedan sometidos a la aplicación del mismo.

En definitiva, CMR se presenta como instrumento jurídico aplicable a los transportes de mercancías por carretera de carácter oneroso, siempre y cuando el lugar de recepción y entrega de las mercancías estén situados en países diferentes³⁰. No obstante, el ámbito de

²⁸ Convenio de 19 de mayo de 1956 (al que se adhirió España por instrumento de 12 de septiembre de 1973) relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). (BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974; corrección de errores en BOE de 15 de Junio de 1995)

²⁹ Preámbulo Convenio CMR: “*Habiendo reconocido la conveniencia de normalizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, especialmente en lo que se refiere a los documentos utilizados para este transporte, así como la responsabilidad del transportista (...)*”

³⁰ Artículo 1.1 Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). (BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974: “*1. El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio*

aplicación de CMR se desvincula de la tesis del elemento internacional puro³¹, por la cual se entiende un contrato como internacional cuando la situación contenga un elemento de extranjería, sea cual sea éste e independientemente de la conexión que guarde con otro país.

Puede afirmarse, que el presente Convenio regula cuestiones de Derecho material relativas a la responsabilidad del transportista³², incumplimientos contractuales, acciones de reclamación, o límites a las cuantías de la indemnización.

De esta manera, quedan reguladas en el capítulo IV del Convenio cuestiones relativas a la responsabilidad del transportista en caso de pérdida y avería de la mercancía, y en los casos de retraso en la entrega. Si bien la regulación se asienta sobre la presunción de culpa del transportista, se establecen un conjunto de causas que exoneran la responsabilidad del mismo. El propio Capítulo IV prevé reglas de determinación de la cuantía de la indemnización y los límites de la misma.

El capítulo VI además establece reglas propias del Convenio de determinación de la competencia judicial que prevalecerán sobre la aplicación de la normativa europea cuando cumplan determinadas condiciones³³, así como reglas de litispendencia particulares del Convenio.

Por tanto, este Convenio especial, será aplicado a los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera en el ámbito europeo³⁴, prevaleciendo sobre la normativa europea siempre y cuando cumpla con las precisiones establecidas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en materia de aplicación de la regla de especialidad³⁵.

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.”

³¹SERRANO GARCÍA, M. José: “Competencia judicial y ley aplicable en el ámbito de los contratos de trabajo internacionales: La conversión del Convenio de Bruselas y del Convenio de Roma en Reglamentos comunitarios.” Editorial Reus, 2011.

³²CALVO CARAVACA A. Luis y CARRASCOSA GONZÁLEZ Javier: *Curso de contratación internacional. 2ª edición.* Colex. Pág 850, p.23. ISBN 84-8342-023-6.

³³Conclusiones de la abogada general Sra. Juliane Kokott presentadas el 28 de enero de 2010 Asunto C-533/08 TNT Express Nederland B.V. Contra AXA Versicherung AG. Conclusión Primera.

³⁴Artículo 71.2.b Reglamento (UE) NÚM. 1215/2012: “*las resoluciones dictadas en un Estado miembro por un órgano jurisdiccional que haya fundado su competencia en un convenio relativo a una materia particular serán reconocidas y ejecutadas en los demás Estados miembros con arreglo al presente Reglamento.*”

³⁵STJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG.

A pesar de toda la regulación contenida en el analizado Convenio, el CMR carece de mención expresa del contrato de logística.

2.2 Reglamento 1215/2012³⁶: Competencia Judicial Internacional en la regulación europea.

El punto de partida en los esfuerzos por la elaboración de una regulación uniforme a nivel europeo en materia civil y mercantil se identifica en la elaboración de los Tratados Constitutivos de las Comunidades europeas, celebrados en Roma en 1957. A pesar de las normas contenidas en éste, la cooperación en materia civil y mercantil se encontraba en estos momentos en la anteriormente denominada “fase intergubernamental”. Es por eso que, al no haber sido “europeizadas” las competencias para la adopción de normas compatibilizadoras de Derecho internacional privado, comienzan a elaborarse los primeros instrumentos normativos que afianzarán la seguridad jurídica en las relaciones comerciales entre particulares en Europa, en aras de la consecución del adecuado funcionamiento del mercado único³⁷.

De esta forma, sobre los cimientos que crearon los tratados constitutivos³⁸, nace el Convenio de Bruselas de 1968³⁹, con el objetivo de armonizar la regulación relativa a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Habida cuenta de la inexistencia de instrumentos legales de origen europeo aplicables a

³⁶Reglamento (UE) Núm. 1215/2012 de 12 diciembre, Parlamento europeo. Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil. DOL núm. 351, de 20 diciembre [LCEur 2012, 2110].

³⁷ Considerando I REGLAMENTO (CE) No 593/2008: “La Comunidad se ha fijado el objetivo de mantener y desarrollar un espacio de libertad, seguridad y justicia. Para el establecimiento progresivo de ese espacio, la Comunidad ha de adoptar medidas en el ámbito de la cooperación judicial en materia civil con repercusión transfronteriza, en la medida necesaria para el correcto funcionamiento del mercado interior.”

³⁸Considerando VII Reglamento (UE) NÚM.1215/2012, de 12 de Diciembre, Parlamento Europeo. Competencia Judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: “El 27 de septiembre de 1968, los entonces Estados miembros de las Comunidades Europeas celebraron, al amparo del artículo 220, cuarto guion, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, modificado posteriormente por los convenios de adhesión de nuevos Estados miembros a dicho Convenio («Convenio de Bruselas de 1968») (1). El 16 de septiembre de 1988, los entonces Estados miembros de las Comunidades Europeas y determinados Estados de la AELC celebraron el Convenio de Lugano, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil («Convenio de Lugano de 1988») (2), paralelo al Convenio de Bruselas de 1968. El Convenio de Lugano de 1988 entró en vigor en Polonia el 1 de febrero de 2000.”

³⁹ IRIARTE ÁNGEL, J.L. “La armonización del derecho internacional privado por la unión europea”, en <http://www.avd-zea.com/descargas/articulos/125.pdf>.

relaciones comerciales entre privados a nivel internacional, la elaboración del mencionado Convenio supuso el punto de partida de un trascendental proceso armonizador a nivel europeo.

Sin embargo, no fue hasta comienzos del siglo XXI que se crean vías para el desarrollo de un Derecho internacional privado europeo, momento en que los Estados europeos formalizan tratados orientados a la integración. Sobre la base de Tratados Internacionales como el de Amsterdam, se crea el Reglamento (CE) NUM. 44/2001 o Reglamento Burselas I⁴⁰, sucesor del Convenio del 68 con el objetivo de modernizar el mismo, sin renunciar a la continuidad de sus disposiciones y a las precisiones ya establecidas por el TJUE⁴¹.

Finalmente, el proceso de integración culmina con el Tratado de Lisboa, que supone un Tratado de reforma⁴². Es este el que introduce el artículo 81 del TFUE, dotando a la UE de las facultades necesarias para elaborar herramientas de Derecho internacional privado de origen europeo. Consecuencia del mismo, emerge el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, también denominado Reglamento Bruselas I Bis. En la actualidad, este es el reglamento aplicable, precisamente para aquellos Estados para los que sea de aplicación el TFUE, incluyendo además en su ámbito de aplicación a Dinamarca⁴³.

Dinamarca, en virtud del apartado 2 del artículo 3 del acuerdo firmado con la Comunidad Europea el 19 de octubre de 2005, quedó pendiente de notificar su decisión de aplicar o no el contenido de las modificaciones que suponían la entrada en vigor del RBI bis sobre las disposiciones del RBI, notificación que realizó mediante Carta de 20 de diciembre de

⁴⁰Reglamento (CE) Núm. 44/2001, de 22 de diciembre 2000, del consejo. Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. (DOL núm. 12, de 16 enero 2001; rect. DOL núm. 307, de 24 noviembre 2001 y núm. 176, de 5 julio 2002 [LCEur 2001, 84, 4086 y LCEur 2002, 2389])

⁴¹Considerando XIX Reglamento (CE) NUM. 44/2001 de 22 de Diciembre del Consejo. Competencia Judicial, Reconocimiento y Ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: *“Procede garantizar la continuidad entre el Convenio de Bruselas y el presente Reglamento y, a tal efecto, es oportuno establecer disposiciones transitorias. La misma continuidad debe aplicarse por lo que respecta a la interpretación de las disposiciones del Convenio de Bruselas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, por lo que el Protocolo de 1971 (5) deberá seguir aplicándose también a los procedimientos que ya estuvieran pendientes en la fecha de entrada en vigor del Reglamento.”*

⁴²Considerando V Reglamento (UE) NÚM.1215/2012, de 12 de Diciembre, Parlamento Europeo. Competencia Judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: *“Tales disposiciones entran dentro del ámbito de la cooperación judicial en materia civil a efectos del artículo 81 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).”*

⁴³Mediante carta de 20 de diciembre de 2012, Dinamarca notificó a la Comisión su decisión de aplicar el contenido del Reglamento (UE) n° 1215/2012, por lo que las relaciones entre la UE y Dinamarca quedarán reguladas por este Reglamento.

2012, manifestando su voluntad de someterse a la aplicación de las disposiciones del mismo.

De la misma manera, para Noruega, Islandia, y Suiza se elaboró una regulación diferente, aunque sustancialmente igual, el Convenio de Lugano⁴⁴, de fecha 16 de septiembre de 1988, reformado el 30 de octubre de 2007⁴⁵.

Los citados reglamentos persiguen la misma finalidad; el establecimiento de un ámbito que permita la circulación de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, de cara a asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior. Si bien el RBI tenía por objeto la mejora, y a su vez la continuidad del texto que le precedía, el RBI bis pretende mejorar la regulación del RBI⁴⁶.

En definitiva, el principal objetivo de la normativa europea constituye la finalidad de mantener y desarrollar un espacio de libertad, seguridad y justicia que garantice la libre

⁴⁴ Convenio de 30 de octubre 2007. Relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, hecho en Lugano. DOL núm. 339, de 21 diciembre; rect. DOL núm. 18, de 21 enero 2014 y núm. 147, de 10 de junio 2009 [LCEur 2007, 2332].

⁴⁵ Considerandos VII y VIII Reglamento (UE) NÚM.1215/2012, de 12 de Diciembre, Parlamento Europeo. Competencia Judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. “(7) El 27 de septiembre de 1968, los entonces Estados miembros de las Comunidades Europeas celebraron, al amparo del artículo 220, cuarto guion, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, modificado posteriormente por los convenios de adhesión de nuevos Estados miembros a dicho Convenio («Convenio de Bruselas de 1968») (1). El 16 de septiembre de 1988, los entonces Estados miembros de las Comunidades Europeas y determinados Estados de la AELC celebraron el Convenio de Lugano, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil («Convenio de Lugano de 1988») (2), paralelo al Convenio de Bruselas de 1968. El Convenio de Lugano de 1988 entró en vigor en Polonia el 1 de febrero de 2000. (8) El 22 de diciembre de 2000, el Consejo adoptó el Reglamento (CE) no 44/2001, que sustituye al Convenio de Bruselas de 1968 en los territorios de los Estados miembros a los que se aplica el TFUE, para todos los Estados miembros excepto Dinamarca. Mediante la Decisión 2006/325/CE del Consejo (3), la Comunidad celebró un acuerdo con Dinamarca por el que se establecía la aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) no 44/2001 en Dinamarca. El Convenio de Lugano de 1988 fue revisado por el Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (4), firmado en Lugano el 30 de octubre de 2007 por la Comunidad, Dinamarca, Islandia, Noruega y Suiza («el Convenio de Lugano de 2007»).”

⁴⁶Considerando I Reglamento (UE) NÚM. 1215/2012: “El 21 de abril de 2009, la Comisión adoptó un informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) no 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. En dicho informe se concluía que, en general, el funcionamiento del citado Reglamento es satisfactorio, pero que es deseable mejorar la aplicación de algunas de sus disposiciones, facilitar en mayor medida la libre circulación de las resoluciones judiciales y mejorar el acceso a la justicia. Debiéndose llevar a cabo una serie de modificaciones, conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición del mencionado Reglamento.”

circulación de personas, servicios y capitales de acuerdo a las finalidades establecidas en el apartado segundo del artículo 3 del T.U.E⁴⁷.

En lo que nos concierne, considerando que el contrato de logística tiene como finalidad principal el desplazamiento, conviene realizar el análisis de los denominados “foros de competencia especial” establecidos en la Sección Segunda del Capítulo II del Reglamento (UE) 1215/2012. Las reglas de aplicación en el contrato de logística, resultan ser las recogidas en el mencionado instrumento normativo, el cual presenta determinados requisitos de aplicación, que han sido asentados por la jurisprudencia del TJUE, que a pesar de consistir en interpretaciones sobre la aplicación del anterior reglamento (CE) 44/2001 son de aplicación al nuevo.

De acuerdo con el artículo primero del R.(UE) 1215/2012, éste será de aplicación a los contratos civiles y mercantiles, excluyendo en su apartado primero las materias, fiscal, aduanera y administrativa, que se incardinan en el seno del Derecho internacional privado, y también cuestiones como el arbitraje.

Así, el reglamento se estructura en una serie de foros, que bien de manera general, bien por razón de la materia, o bien de manera imperativa atribuyen la competencia judicial para conocer de un determinado litigio al tribunal de un Estado concreto.

El artículo 4 del reglamento establece el denominado “foro del domicilio del demandado”, el cual posibilita la interposición de la demanda ante los tribunales del Estado miembro en que el demandado esté domiciliado.

En la sección segunda del Capítulo II, artículos 7 a 23, la citada normativa prevé diversos lugares en los que puede ser interpuesta la demanda en función de la materia sobre la que verse el objeto de la misma. A los efectos del contrato internacional de logística será objeto de posterior análisis la letra b) del apartado primero del artículo 7, que en lugar de regular un foro de competencia especial para los contratos de logística en particular, utiliza el término de “prestación de servicios” en el que la jurisprudencia entiende que se abarcan contratos como el de transporte⁴⁸.

⁴⁷ Artículo 3.2 TUE: “La Unión ofrecerá a sus ciudadanos un espacio de libertad, seguridad y justicia sin fronteras interiores en que esté garantizada la libre circulación de personas (...)”.

⁴⁸ SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta) de 25 de febrero de 2010 (*) «Competencia judicial en materia civil y mercantil – Reglamento (CE) n° 44/2001 – Artículo 5, número 1, letra b) – Competencia en materia contractual – Determinación del lugar de cumplimiento de la obligación – Criterios de distinción entre “compraventa de mercaderías” y “prestación de servicios”» En el asunto C-381/08, que

Tal como he afirmado, el ahora analizado texto legal no contempla una regulación específica del contrato de prestación de servicios logísticos. Es más, no existe referencia alguna al término logística en toda la regulación del Reglamento, aunque es evidente que la aplicación del artículo 7.1.b) como foro que determina la competencia judicial en un contrato de servicios logísticos es posible, en la medida en que dicho contrato constituye una prestación de servicios.

Por eso mismo, todas aquellas modalidades contractuales que pueden integrar el conjunto de servicios de valor añadido que integran el contrato de logística, desde el depósito, el inventariado, las operaciones de carga y descarga, o la distribución, pueden quedar comprendidas en el ámbito de aplicación de este artículo.

2.3 Ley aplicable al Contrato Internacional de Logística: Regulación Europea.

Igual que en el caso del Convenio de Bruselas de 1968, sus reformas, y en general el conjunto de normas de conflicto aplicables en materia de Derecho internacional privado, encuentran su origen en el TUE y en el TCE y todas aquellas normas posteriores que han modificado estos últimos.

La aparición del Convenio de Roma de 1980, establece el punto de partida de la actual regulación contenida en el Reglamento (CE) 593/2008 por el que se determina la ley aplicable a las obligaciones contractuales, también conocido como Reglamento Roma I.

Como su precedente, el RRI tiene por finalidad garantizar un adecuado funcionamiento del mercado único europeo. El texto, contiene un conjunto de normas de conflictos de leyes que designan la misma ley nacional para todos los Estados miembros, independientemente de la nacionalidad del Tribunal que esté conociendo del litigio, favoreciendo así la consecución de los objetivos que inspiran la normativa internacional privada europea como la previsibilidad de resultado y la seguridad jurídica.

tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Bundesgerichtshof (Alemania), mediante resolución de 9 de julio de 2008, recibida en el Tribunal de Justicia el 22 de agosto de 2008, en el procedimiento entre Car Trim GmbH y KeySafety Systems Srl.

Para empezar, debe aclararse que la delimitación judicial del concepto “prestación de servicios” dada por el TJUE sobre la normativa del RBI bis⁴⁹, es utilizada para la delimitación del mismo concepto en el RRI⁵⁰, como una interpretación particular, más restrictiva que la manejada sobre el mismo término en otros instrumentos normativos de origen europeo.

Sentadas las bases, el RRI extiende su ámbito de aplicación sobre aquellas obligaciones contractuales en materia civil y mercantil, en aquellas situaciones que se presenten como conflictos leyes, excluyendo las materias fiscal aduanera y administrativa en idénticos términos que el RBI bis⁵¹. En el apartado segundo del artículo primero se expone una lista detallada de supuestos excluidos de la aplicación del Reglamento analizado.

La imperatividad del artículo segundo, por el que se establece el principio de aplicación universal del reglamento, otorga respuestas tan paradójicas como la aplicación de la ley designada por el Reglamento, aunque ésta no sea la de un Estado miembro⁵².

El capítulo segundo de la norma, está compuesto por normas cimentadas en el principio de libertad de elección de las partes, básico en la regulación europea sobre conflictos leyes⁵³. El propio título del artículo tercero del RRI, “libertad de elección” se presenta como una directriz inspiradora del texto legal, estableciendo que un contrato, se regirá como regla general por la ley del Estado miembro que las partes de mutuo acuerdo

⁴⁹ Curia: Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 23 de abril de 2009. Falco Privatstiftung y Thomas Rabitsch contra Gisela Weller-Lindhorst. Petición de decisión prejudicial: Oberster Gerichtshof - Austria. Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil - Reglamento (CE) n° 44/2001 - Competencias especiales - Artículo 5, punto 1, letras a) y b), segundo guión - Concepto de "prestación de servicios" - Concesión de derechos de propiedad intelectual. Asunto C-533/07.

⁵⁰ Considerando XVII Reglamento (CE) Núm.593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones Contractuales (ROMA I)(DOL núm.177, de 4 de junio; rect. DOL núm.309, de 24 de Noviembre 20089 [LCEur 2008,1070]): *“Por lo que se refiere a la ley aplicable a falta de elección, los conceptos de «prestación de servicios» y de «venta de mercaderías» deben interpretarse del mismo modo que al aplicar el artículo 5 del Reglamento (CE) no 44/2001, en cuanto la venta de mercaderías y la prestación de servicios están cubiertos por dicho Reglamento. Aunque los contratos de franquicias y de distribución son contratos de servicios, están sujetos a normas específicas.”*

⁵¹ LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I”, publicado en *Cuadernos de derecho Transnacional Vol I*, núm.2, 2009, págs..160-178. Apartado 20.

⁵²LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I”, publicado en *Cuadernos de derecho Transnacional Vol I*, núm.2, 2009, págs..160-178. Apartado 29.

⁵³Considerando XI Reglamento (CE) Núm.593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I), (DOL núm.177, de 4 de junio; rect. DOL núm.309, de 24 de Noviembre 20089 [LCEur 2008,1070]): *“La libertad de las partes de elegir la ley aplicable debe constituir una de las claves del sistema de normas de conflicto de leyes en materia de obligaciones contractuales.”*

designen. Además, la flexibilidad de que se dota a este principio, permite que las partes puedan incluso pactar el alcance de la elección de ley, acordando aplicar la misma a la totalidad del contrato, o sólo a una parte. Por si fuera poco, el apartado segundo del artículo tercero otorga a las partes la posibilidad de modificar la ley aplicable al contrato durante la ejecución del mismo, sin que dicha modificación pueda afectar a derechos de terceros ajenos al contrato.

Asimismo, el apartado tercero señala que, si en el momento de la elección todos los elementos de la situación se localizan en un país distinto a aquel cuya legislación se está designando, el pacto no podrá impedir la aplicabilidad de aquellas disposiciones legales imperativas de ese Estado, en la medida en que estas, no pueden resultar excluidas mediante acuerdo entre las partes.

Si las partes no hicieren uso de la libertad de elección, será de aplicación por regla general el artículo cuarto del RRI cuya denominación así lo precisa, “Ley aplicable a falta de elección”. En el apartado primero del mismo recoge las reglas de elección de ley a falta de elección por las partes, señalando la conexión de éste artículo con las disposiciones de los artículos 5 a 8⁵⁴., relativos a los contratos de transporte, consumo, seguro, y contratos individuales de trabajo

El artículo 4 prevé el supuesto de “prestación de servicios”, dentro del cual puede entenderse el contrato de logística. No obstante, para un contrato de transporte, no será este de aplicación⁵⁵. Será de aplicación el artículo previsto para esa modalidad de manera específica, siempre que el contrato pueda calificarse como de transporte.

⁵⁴Artículo 4.2 Reglamento (CE) Núm. 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I), (DOL núm.177, de 4 de junio; rect. DOL núm.309, de 24 de Noviembre 20089 [LCEur 2008,1070]): “*Cuando el contrato no esté cubierto por el apartado 1 o cuando los elementos del contrato correspondan a más de una de las letras a) a h) del apartado 1, el contrato se regirá por la ley del país donde tenga su residencia habitual la parte que deba realizar la prestación característica del contrato.*”

⁵⁵Considerando XIX Reglamento (CE) Núm. 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I). (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]): “*En defecto de elección de ley, la ley aplicable debe determinarse con arreglo a la norma especificada para el tipo particular de contrato. En caso de que el contrato no pueda catalogarse como uno de los tipos específicos, o de que sus elementos correspondan a más de uno de los tipos especificados, debe regirse por la ley del país donde tenga su residencia habitual la parte que deba realizar la prestación característica del contrato. En el caso de un contrato cuyo objeto sea un conjunto de derechos y obligaciones que pueda catalogarse como correspondiente a más de uno de los tipos especificados de contrato, la prestación característica del contrato debe determinarse en función de su centro de gravedad.*”

Según lo expuesto, la previsión expresa a cerca de la ley aplicable en materia de contratos de transporte se contiene en el artículo 5 del RRI. Éste será de aplicación en defecto de pacto, de acuerdo con la letra del reglamento que establece la libertad de elección de las partes como clave del sistema de normas de conflictos leyes en la regulación europea.

De esta forma pues, el apartado primero del artículo 5 RRI establece para los contratos de transporte de mercancías en defecto de elección de ley, la aplicabilidad de la ley del país de residencia del transportista, cuando el lugar de recepción, el de entrega o la residencia del remitente estén en ese mismo país, de acuerdo con los criterios establecidos en los considerandos del RRI⁵⁶, creando, dada la redacción de este artículo, una previsión expresa de aplicabilidad del Reglamento a los contratos de transporte⁵⁷.

Ahora bien, es en este punto en que surge la necesidad de determinar los tipos de contrato a los que habrá que aplicar cada una de las disposiciones previstas, para determinar la posibilidad de aplicar la norma especial al contrato de logística. Por ello, son necesarias las precisiones dadas por el TJUE para la correcta aplicación de las reglas contenidas en el mismo para los supuestos en que no hubiera existido pacto de elección de ley entre las partes⁵⁸.

Cabe señalar, que todas las figuras contractuales que pueden integrar el conjunto de servicios de que se compone el contrato de logística, carecen de una regulación concreta en el RRI, a diferencia de la prestación de transporte. En consecuencia, resultaría adecuada la aplicación del artículo cuarto que regula la aplicación de la ley al contrato de prestación de servicios en sentido genérico. No obstante, las precisiones del TJUE ya han señalado la prioridad aplicativa del artículo quinto del Reglamento cuando la finalidad principal del contrato consiste en un desplazamiento.

⁵⁶Considerando XIX: Reglamento (CE) Núm. 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I). (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).

⁵⁷ LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I”, publicado en *Cuadernos de derecho Transnacional Vol I*, núm.2, 2009, págs..160-178. Apartado 21.

⁵⁸Curia: SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014 «Procedimiento prejudicial — Convenio de Roma relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales — Artículo 4, apartados 1, 2, 4 y 5 — Ley aplicable a falta de elección de las partes — Contrato de comisión de transporte — Contrato de transporte de mercancías»

2.4 Reglamento 1071.

Además de la normativa que establece normas de determinación de la competencia judicial y ley aplicable, los poderes europeos, en uso de las facultades conferidas por las últimas reformas de los Tratados de la Unión y de Funcionamiento, han elaborado Reglamentos que regulan aspectos materiales del sector, en particular las condiciones para el acceso y la libre prestación de servicios de transporte por carretera en el seno de la U.E.

En este sentido, con modernización de la Directiva 96/26/CE⁵⁹, tiene origen el Reglamento 1071/2009⁶⁰ por el que se regula las condiciones para el acceso a la profesión de transportista, quedando de esta forma derogada la mencionada directiva. Se trata del nacimiento de una normativa uniforme que regula un mercado interior europeo para garantizar la competencia leal en el sector del transporte⁶¹, así como una mayor cualificación de los profesionales del sector y la mejora de la seguridad vial⁶², fue elaborada la Directiva 96/26/CE precedente del referido Reglamento.

De ésta forma, el Parlamento Europeo y el Consejo de la UE, considerando la necesidad de modernizar la regulación de las condiciones para el acceso a la profesión⁶³, pues como diversos estudios pusieron de manifiesto, la trasposición de la directiva se llevó a cabo por los Estados miembros de manera divergente causando efectos negativos como la distorsión de la competencia y la falta de transparencia en el sector del transporte⁶⁴, creó

⁵⁹ Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales. Diario Oficial nº L 124 de 23/05/1996 p. 0010.

⁶⁰ Reglamento (UE) NÚM. 1071/2009 del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, DOUE L. 300/51.

⁶¹ Considerando I Reglamento 1071/2009: *“La realización de un mercado interior del transporte por carretera con condiciones de competencia leales exige la aplicación uniforme de normas comunes para el acceso a la profesión de transportista de mercancías o viajeros por carretera (...)”*

⁶² BELINTXON MARTÍN, U. “Derecho europeo, Derecho de la competencia y Derecho internacional privado: algunas cuestiones de transporte y competencia relativas a los observatorios de costes de carácter público” publicado en *R.V.A.P.* núm. 103. Septiembre-Diciembre 2015. Pág.66.

⁶³ Considerando IV Reglamento 1071/2009: *“Procede, por consiguiente, modernizar las normas existentes de acceso a la profesión de transportista por carretera a fin de garantizar que su aplicación sea más uniforme y más eficaz.”*

⁶⁴ Considerando II Reglamento 1071/2009: *“(…) diversos estudios ponen de manifiesto que esta Directiva se aplica de forma divergente por los Estados miembros. Tales divergencias tienen varias consecuencias negativas, concretamente, una distorsión de la competencia y una falta de transparencia del mercado y de control uniforme (...)”*

el Reglamento 1071/2009 para una aplicación uniforme y eficaz de los requisitos a cumplir para acceder a la profesión de transportista por carretera.

Entre otras cuestiones, el presente Reglamento establece que será aplicado a todas las empresas que ejerzan la profesión de transportista⁶⁵, especificando en los distintos apartados del artículo primero la clase de transportes que quedarán excluidos de la aplicación de la norma europea. En cuanto a condiciones, el Reglamento en su artículo tercero, establece que para el acceso a la profesión, los transportistas por carretera deberán tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro, gozar de honorabilidad, tener la capacidad financiera adecuada y tener la competencia profesional requerida, condiciones que a juicio personal se precisan con una terminología ambigua.

Además, el apartado segundo establece la posibilidad de que cada Estado establezca requisitos adicionales proporcionados y no discriminatorios que las empresas de transporte por carretera deberán cumplir, lo que supone un aumento de la inseguridad para los profesionales del sector.

Si bien el analizado Reglamento resulta aplicable a aquellos profesionales que ejerzan la actividad de transportista, son múltiples las disposiciones normativas que equiparan los requisitos de acceso a la profesión de operador logístico, a los de la profesión de transportista, tal como se mencionará en sucesivos apartados, sin que las exclusiones contempladas en el Reglamento 1071 impidan su aplicación al operador logístico. De hecho, el propio Reglamento contempla como requisito para acceder a la profesión de transportista el conocimiento de la normativa aplicable a la logística⁶⁶.

⁶⁵ El artículo 1.1 y 1.2 del Reglamento tratan sobre el objeto y ámbito de aplicación del Reglamento al recoger que: “1) El presente Reglamento regula el acceso a la profesión de transportista por carretera y su ejercicio. 2) El presente Reglamento se aplicará a todas las empresas establecidas en la Comunidad que ejerzan la profesión de transportista por carretera. Se aplicará asimismo a las empresas que aspiren a ejercer la profesión de transportista por carretera, y se entenderá, cuando proceda, que las referencias a las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera incluyen una referencia a las empresas que aspiran a ejercer esa profesión.”

⁶⁶ Anexo I, F), 4 del Reglamento (UE) NÚM. 1071/2009 del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, DOUE L. 300/51: “Acceso a los mercados El aspirante deberá, en particular, en relación con el transporte de mercancías y de viajeros por carretera, conocer lo siguiente: [...]4) las normas relativas a la organización del mercado del transporte de mercancías por carretera y las relativas a los despachos de flete y a la logística;”

2.5 LOTT y LCTT.

Desde la perspectiva del derecho interno, resulta esencial analizar la Ley 16/1987⁶⁷, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) y en la Ley 15/2009⁶⁸, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTT).

De un lado la LOTT, constituye el texto legal por el cual se reforman las disposiciones que regulaban el transporte terrestre con origen en 1947, año desde el que la evolución de la prestación del servicio de transporte por carretera a sufrido cambios tan significativos que resultaba urgente la modernización de la regulación de la actividad de cara a su adaptación a las circunstancias de la realidad contemporánea.

De esta manera, la entrada en vigor de la LOTT supone la derogación de todas las leyes que anteriormente regulasen la materia, salvo aquellas cuya permanencia establezca de manera expresa la LOTT, así como sus reglamentos generales.

Por ello, la propia exposición de motivos establece la regulación de la LOTT como el punto de partida de la regulación moderna del transporte por carretera, que se regula de manera separada al transporte por ferrocarril cuya regulación también contempla este instrumento normativo.

En definitiva, la LOTT pretende establecer un marco jurídico homogéneo a los transportes en el Estado, respetando en todo caso las posibilidades de adaptar a las necesidades particulares de cada territorio por parte de las Comunidades Autónomas. Todo esto se materializa en la regulación de una actividad de transporte más flexible que introduce novedades como la posibilidad de los transportistas de la utilización de vehículos arrendados, la creación de cooperativas con el fin de prevenir la atomización del sector, así como garantizar la autonomía del transportista, de cara a afianzar la libertad de empresa garantizada en la Constitución española.

Por el contrario, la LCTT nace con origen en Convenios internacionales como CMR o CIM 1999, a fin de establecer una regulación unitaria que se adapte a las disposiciones de estos Convenios de carácter multilateral. Uno de los motivos para la elaboración de la presente ley constituye la mera oportunidad⁶⁹, ya que, llevada a cabo la reforma de la Ley

⁶⁷ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

⁶⁸ Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

⁶⁹ Apartado Primero del Preámbulo de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías: “*En efecto, parece una ocasión magnífica aprovechar el impulso que ha supuesto*

General de Navegación marítima, parecía muy recomendable llevar a cabo la elaboración de una ley que regulase el contrato de transporte de mercancías por carretera y ferroviario.

En este caso la LCTT opta por regular el contrato de transporte terrestre de manera unitaria para los sectores de carretera y ferroviario, independientemente de que el texto pueda ofrecer soluciones específicas para cada una de las modalidades de transporte.

En conclusión, la LCTT supone la herramienta jurídica que regula aquellas cuestiones que no quedan reguladas en los mencionados Convenios internacionales, así como la actualización de las anteriores normas que regulaban el sector como las obligaciones de carga y descarga, estiba y desestiba contenidas en la LOTT, o el establecimiento de límites máximos a la responsabilidad del transportista por averías, pérdida de la mercancía o el retraso en la entrega.

A diferencia de los textos normativos analizados en apartados anteriores, la LOTT y la LCTT sí recogen en su texto el término logística, haciendo precisiones que pueden resultar de trascendencia para el análisis del contrato de servicios logísticos.

Así, la LCTT hace referencia al “operador logístico” en su artículo 5.2, diferenciándolo de otros profesionales como los empresarios transportistas, las agencias de transporte o los almacenistas distribuidores⁷⁰.

Más adelante, el artículo 9 de la Ley 15/2009, vuelve mencionar el término logística para añadir una precisión esencial. En este artículo, el citado precepto establece que el transporte de mercancías contratado en el marco de una operación logística se regirá por lo dispuesto en la LCTT, lo que implica que, en cualquier contrato de logística la prestación de transporte no podrá regirse por ninguna otra norma, cerrando la puerta a la posibilidad de aplicar la teoría de la absorción en base a la esencialidad de otra prestación distinta de la del transporte⁷¹. En definitiva, en cualquier contrato de logística en que

la tramitación de la Ley General de Navegación Marítima para acometer también la reforma del contrato de transporte de mercancías efectuado por otros modos, como pueda ser la carretera y el ferrocarril. Con ello se obtendría una actualización de una parte importante del Derecho del transporte.”

⁷⁰Artículo 5.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías: “Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.”

⁷¹Artículo 9 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías: “Cuando se asuma la obligación de transportar mercancías en el marco de una operación logística de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán por lo dispuesto en esta ley.”

exista la prestación de transporte será aplicada la regulación específica prevista para este último.

A su vez, la LOTT menciona en más ocasiones el término de logística, estableciendo precisiones que resultaran trascendentes para el análisis del contrato analizado. Así, el artículo 1.1.3º del texto, establece que a efectos de esa ley, serán actividades complementarias entre otras, las que realice el operador logístico, determinando por tanto, que en el marco de un contrato de logística y de transporte, la actividad de logística quedará subordinada a la de transporte⁷².

Además, la LOTT establece la necesidad de obtención de la autorización de operador de transporte para poder ejercer la actividad de operador logístico⁷³, complementando así el régimen de obtención de la autorización comunitaria establecido en el Reglamento 1071/2009⁷⁴. En los artículos siguientes el texto normativo establece una definición del operador logístico, como el encargado, de organizar, gestionar y controlar las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías⁷⁵.

Tras estas precisiones, la LOTT vuelve a citar el término operador logístico, en lo que al régimen de infracciones graves se refiere, para establecer que aquellos operadores logísticos que no cuenten con la debida autorización de operador de transporte incurrirán en infracción grave de la normativa de ordenación del transporte terrestre.

⁷²Artículo 1.1.3º de la Ley 19/1987, de 30 de julio de Ordenación del Transporte Terrestre: *“Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales.”*

⁷³Artículo 119.1 de la Ley 19/1987, de 30 de julio de Ordenación del Transporte Terrestre: *“Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro, deberán obtener una autorización de operador de transporte.”*

⁷⁴BELINTXON MARTÍN, U. “La efectiva liberalización del sector del transporte por carretera en la UE y el acceso a la profesión de transportista: ¿Licencia comunitaria única? En PETIT LAVALL M.V. *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: Liberalización y responsabilidad*. Marcial Pons, Madrid, 2016, página 6.

⁷⁵Artículo 122 de la Ley 19/1987, de 30 de julio de Ordenación del Transporte Terrestre: *“A los efectos de esta ley, se considera operadores logísticos a las empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial.”*

2.6 Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre⁷⁶.

El Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (en lo sucesivo ROTT), tiene por objeto desarrollar la regulación contenida en el texto superior LOTT, consecuencia de la profunda reforma que supuso la entrada en vigor de este último.

El texto, no sigue la estructura de la LOTT, constituyendo un texto legal con sustantividad propia que trata de aclarar de manera sencilla y comprensible el contenido de la LOTT⁷⁷.

Resulta interesante el análisis del Título V del texto por el que se regulan aquellas actividades de carácter complementario y auxiliar del transporte por carretera, tal y como el propio Reglamento expone. Así, el instrumento, regula una serie de normas relativas a actividades complementarias y auxiliares del transporte, como la agencia de transporte, los transitarios y los almacenistas distribuidores. De hecho, la propia doctrina analiza también las actividades de agencia y comisión como actividades de gestión, que además pueden quedar dentro del contrato de transporte como actividades auxiliares⁷⁸.

Sobre la figura de agencia, el texto establece que a los efectos del mismo, las agencias podrán intervenir en la contratación de toda clase de servicios de transporte por carretera, tanto nacionales como internacionales, debiendo de obtener la autorización de operador de transporte público.

En cambio, el texto en los artículos siguientes, establece que los transitarios serán los encargados de la organización e intermediación de los transportes internacionales⁷⁹, sometiendo al transitario al mismo régimen de autorización que la agencia y por tanto del operador de transporte.

⁷⁶Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 241, de 08/10/1990.

⁷⁷Preámbulo del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres: *“Se ha pretendido que el Reglamento tenga, sin perjuicio de su carácter ejecutivo de la Ley, una sustantividad propia, realizando el tratamiento de las distintas cuestiones de forma completa y comprensible por sí misma; por ello, si bien no se repiten, según se ha dicho, preceptos de la Ley que no era preciso desarrollar y que no eran necesarios para la adecuada comprensión de los temas tratados, sí se incluyen preceptos tomados de la Ley que resultan necesarios para dar una visión global de las materias reguladas.”*

⁷⁸VICENT CHULIÀ F. *“Introducción al Derecho Mercantil, Volumen II”*, Tirant Lo Blanch, 2010, Valencia. Página 1322. ISBN978-84-9876-682-0.

⁷⁹Artículo 167 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres: *“Los transitarios, en el ejercicio de sus funciones de intermediación y organización de los transportes internacionales”*

Por último, interesa referir a la figura del almacenista distribuidor del que el texto legal ofrece también precisiones de importancia en artículos sucesivos. Así el ROTT establece que el almacenista distribuidor es aquel cuya actividad tiene por objeto la recepción de bienes y mercancías en virtud de contrato de depósito, en locales adecuados con los que cuente el depositario, y una serie de actividades como operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución.

Las analizadas figuras, están reguladas en virtud de regulaciones separadas que a menudo pueden resultar de muy compleja combinación a la hora de ser aplicadas a un contrato único.

Por ello, las actividades analizadas constituyen actividades que permiten cierto margen de libertad en lo que a la contratación privada de dichos servicios se refiere, por tratarse en definitiva de actividades consistentes en la prestación de servicios⁸⁰.

2.7 Código de Comercio y Código Civil

Por su parte, existen normas que regulan las figuras contractuales que integran el contrato de logística, entendido como contrato por el que se contrata un conjunto de servicios que permite a una mercantil la externalización de los servicios que integran la cadena de suministro.

Así, por una parte el Código de Comercio regula la figura del depósito mercantil en los artículos 305 y siguientes⁸¹. No obstante, la referida regulación, además de obsoleta, resulta inadecuada habida cuenta de la diferencia entre la finalidad del contrato de depósito mercantil, y el depósito como uno de los servicios integrados en un contrato

⁸⁰Sobre el constante acrecimiento del concepto de prestación de servicios: ESCARTÍN IPIÉNS J.A. Notario, Vocal Permanente de la Comisión General de Codificación: EL CONTRATO DE SERVICIOS “[...]sino que la doctrina, la jurisprudencia y la Legislación Especial ha ido introduciendo progresivamente en el marco conceptual «contrato de servicios» la mayor parte de las obligaciones de hacer que tienen por fuente el contrato.[...]Me estoy refiriendo al contrato que tiene por objeto la prestación de servicios organizado al amparo de la autonomía de la voluntad por los operadores económicos y jurídicos y que se acrece cada día con nuevas especies y modalidades.”. En (<https://www.notariosyregistradores.com/doctrina/ARTICULOS/2013-contrato-de-servicios.htm#4concepto>)

⁸¹Real Decreto de 22 de agosto e 1885 por el que se publica el Código de Comercio.«BOE» núm. 289, de 16/10/1885.

cuya finalidad dista mucho del objeto de la tradicional figura del depósito regulada en el Código de Comercio.

Otras figuras contractuales como la distribución, directamente carecen de una regulación en cualquiera de estos textos normativos.

Por ello, la aplicación supletoria de las reglas que el Código Civil prevé para la prestación de servicios en sentido genérico deviene necesaria para la cobertura de aquellas incertidumbres jurídicas que puede presentar un contrato atípico mixto, más aún cuando se pretende su regulación mediante la aplicación de la normativa reguladora de la prestación característica del contrato.

En definitiva, el análisis de la normativa internacional pone de manifiesto la inexistencia de una regulación del contrato de logística, ya que ni el analizado CMR ni otros instrumentos legales como el Convenio de Varsovia para el transporte aéreo o las denominadas Reglas de Hamburgo para el transporte marítimo mencionan el analizado tipo contractual.

De la misma manera el estudio de la regulación europea avoca a concluir que, la regulación del RBI bis no mencionan el término logística, sin embargo, contienen el término prestación de servicios, que aunque restringido, permitiría englobar la analizada modalidad contractual, ya que entre otros, cabe la aplicación del foro a otras prestaciones que pueden integrar al mismo, tales como los contratos de transporte y distribución⁸². Es más, la propia jurisprudencia europea ofrece una delimitación del núcleo esencial del significado del término “prestación de servicios” del RBI bis⁸³.

En cambio, en el caso del RRI, la aplicación de la ley aplicable a falta de pacto en el caso del contrato de logística plantea una evidente problemática en cuanto a la aplicabilidad

⁸² DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO A. “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia” en *Entre Bruselas y La Haya (Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado - Liber amicorum Algeria Borrás)*, Marcial Pons, Madrid 2013, págs. 291-307. Página 9.

⁸³Curia: Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 23 de abril de 2009. Falco Privatstiftung y Thomas Rabitsch contra Gisela Weller-Lindhorst. Petición de decisión prejudicial: Oberster Gerichtshof - Austria. Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil - Reglamento (CE) nº 44/2001 - Competencias especiales - Artículo 5, punto 1, letras a) y b), segundo guión - Concepto de "prestación de servicios" - Concesión de derechos de propiedad intelectual. Asunto C-533/07. Apartado 29: “A este respecto, como alegaron los Gobiernos alemán, italiano y del Reino Unido en las observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia, el concepto de servicios implica, como mínimo, que la parte que los presta lleve a cabo una determinada actividad como contrapartida de una remuneración.”

del artículo 4 previsto para los contratos de prestación de servicios, y el 5 para los contratos de transporte.

Desde la perspectiva interna, la regulación del transporte si prevé la actividad de logística, estableciendo una separación de esta respecto de la de almacenista distribuidor, y de la de transportista en sí misma. No obstante, también incluye menciones que dan a entender que las actividades que integran la logística quedan subordinadas a la de transporte, y que la actividad del operador logístico y del operador de transporte son equiparables, por exigir al primero la obtención de la autorización propia del segundo, y configurar de manera expresa a efectos de la LOTT la actividad de logística como complementaria o auxiliar de la de transporte.

Lo que la LOTT y la LCTT no hacen es establecer una normativa unitaria y autónoma para el contrato de logística⁸⁴, lo que supone que no existe un régimen legal que regule todas las operaciones en cadena de un contrato de logística, que por su complejidad, no ha sido delimitado de manera unitaria.

De la misma manera, el ROTT configura las figuras de agente, transitario y almacenista distribuidor, cuyas actividades forman parte de la diversidad de prestaciones que pueden contratarse mediante un contrato de prestación de servicios logísticos, como actividades auxiliares o complementarias del contrato de transporte terrestre, configurando así el transporte como la actividad principal. De esta manera, la redacción del ROTT establece que estas actividades que se han denominado en anteriores apartados como “servicios de valor añadido” al concurrir con la actividad de transporte, quedan en un segundo plano subordinándose a la principal, basando esa calificación en un criterio finalístico que económico.

Por tanto, es palpable, que en el ámbito interno las escasas referencias a la actividad de prestación de servicios logísticos están contenidas en textos normativos cuyo objetivo principal se centra en la regulación de la actividad de transporte. A mayor abundamiento, esas referencias a la logística, y a las actividades que pueden integrar el concepto de servicios logísticos, evidencian que constituyen actividades auxiliares y complementarias del transporte.

⁸⁴ www.garrigues.com/es_ES/noticia-y-logistica-multimodal.

III. PROBLEMÁTICA DE LA REGULACIÓN LEGAL DEL CONTRATO DE LOGÍSTICA.

1. Contraposición de doctrinas.

De todo lo analizado cabe concluir que la ausencia de regulación del contrato de logística lo convierte en un contrato atípico. A su vez, la variedad de prestaciones por la que puede venir integrado el mismo lo convierte en un contrato mixto o complejo, lo que implica que bajo un título contractual puede prever prestaciones correspondientes a distintos contratos típicos.

A raíz de esta diversidad de prestaciones contenidas en un título único, surge la necesidad de determinar el régimen aplicable a esta clase de contratos, generando así un debate doctrinal en el que se distinguen dos teorías principales.

En primer lugar, la ya mencionada teoría de la combinación, establece que cuando en un mismo contrato atípico, se contienen prestaciones de varios tipos de contrato, debe aplicarse el régimen contractual del contrato típico del que proceden. Por el contrario, la teoría de la absorción implica la búsqueda del contrato típico principal dentro del contrato atípico. Así, las normas del contrato típico principal se aplicarán al contrato atípico en su totalidad, absorbiendo todas las obligaciones restantes.

Por último, una teoría alternativa, que aunque minoritaria no debe de ser obviada, es la teoría de la aplicación analógica⁸⁵. Por esta, se aplican a la totalidad del contrato atípico las normas correspondientes al contrato típico con el que mayor similitud guarda el contrato atípico en su conjunto.

Desde la perspectiva del derecho europeo en un intento armonizador, la Regulación del Marco Común de Referencia para el Derecho Privado (DCFR) analiza la problemática relativa a la determinación del régimen aplicable a los contratos mixtos.

El texto comienza predicando la libertad contractual, considerando que, como regla general, tanto las personas naturales como jurídicas deberían ser libres para decidir si

⁸⁵ FERNÁNDEZ EGEA, J. *“Derecho Común de los contratos: Libros II y IV del Marco Común de Referencia. TOMO I”* Atelier Libros Jurídicos. Barcelona. 2012.

desean establecer una relación contractual, con quien y en qué términos⁸⁶. Ni que decir cabe que esa libertad contractual, siempre debe de venir limitada por normas imperativas.

Así, el apartado II.1.-107 afirma que, a efectos del referido texto, serán contratos mixtos tanto aquellos que contienen dos o más categorías de contratos regulados en las reglas DCFR, o aquellos en que una parte del contrato se enmarca en una de las categorías reguladas en dicha regulación y otra parte del contrato se rige por las reglas generales.

El apartado segundo del analizado punto establece que a cada parte del contrato mixto se le aplicarán las reglas pertinentes de la categoría a la que pertenezca, con las matizaciones que sean necesarias, evidenciando una tendencia favorable a la aplicación de la doctrina de la combinación.

Sin embargo, el apartado tercero añade que ese apartado segundo no será de aplicación cuando el contrato mixto deba considerarse como perteneciente principalmente a una categoría, o cuando una parte del contrato mixto es tan predominante que no sería razonable considerar que el contrato no pertenece principalmente a esa categoría determinada. Este apartado por tanto contempla también la teoría de la absorción. En concreto, el último supuesto tendría un encaje lógico en aquellos supuestos en que el contrato de logística persiga la finalidad última del desplazamiento, ya que el primero aglutinaría un conjunto de prestaciones de organización y gestión, de la actividad de transporte como actividad de ejecución efectiva. De esta manera, sería razonable considerar que el contrato corresponde a la categoría determinada del contrato de transporte, ya que la finalidad de los servicios logísticos es facilitar el transporte⁸⁷.

La jurisprudencia española ha tratado las diversas teorías ya citadas sobre los contratos mixtos en distintas ocasiones, acogiendo tanto la teoría de la combinación⁸⁸, como la de la absorción⁸⁹, e incluso la de la aplicación analógica⁹⁰. Por tanto, la solución puede resultar diversa cuando en el marco de un contrato de servicios logísticos se introduce

⁸⁶ 2 II.-1:102 (1) “*Las partes son libres de celebrar un contrato o cualquier otro acto jurídico así como de decidir su contenido, con sujeción a las normas imperativas aplicables.*”

⁸⁷ Sobre la naturaleza fundamental del contrato mixto, comentarios al apartado 3.b) del II.1.-107 del Proyecto de Traducción de las reglas DCFR de la Universidad de Osnabrück de 15 de mayo de 2012: “[...]De forma similar, el almacenamiento a largo plazo de mercancías es con frecuencia un elemento secundario de un contrato cuya naturaleza fundamental es otra[...].”

⁸⁸ Sobre la aplicabilidad de la teoría de la combinación: SSAP Cádiz de 19 de junio de 2007 (AC 2007/1982) e Islas Baleares de 14 de marzo de 2011 (JUR 2011/190901).

⁸⁹ Sobre la aplicabilidad de la teoría de la absorción: SAP Madrid 2 de junio de 2006 (JUR 2006/288444).

⁹⁰ Sobre la aplicabilidad de la teoría de la aplicación analógica: STS 19 de mayo de 1982 (RJ 1982/2581).

una prestación de transporte, pudiendo variar el orden jurisdiccional competente, entre el orden civil y el mercantil⁹¹.

Asimismo, de la aplicación de una u otra teoría derivaría también un resultado diverso en lo que al régimen legal aplicable se refiere. De esta forma, la aplicación de la teoría de la combinación conllevaría que en aquellos supuestos en que en el contrato de logística cabe identificar una prestación principal, sería de aplicación del régimen legal supletorio previsto en el artículo 4.1 b) del RRI para los servicios de organización y gestión, o de logística⁹², y el del artículo 5.1 para el transporte⁹³, pudiendo resultar que el tribunal concreto debiera resolver en base a normativas de distintos Estados.

En cambio, la aplicación de la teoría de la absorción en contratos de logística cuya finalidad principal es el transporte facilitaría el conocimiento previo del régimen supletorio aplicable en defecto de pacto, siendo aquel que el artículo 5.1 del RRI determinase.

2. Concepto de prestación de servicios en el contrato de logística.

El presente punto, trata de dar respuesta a la dificultad de determinación de la competencia judicial conforme a la normativa europea en los contratos de logística.

Como se ha analizado en un apartado anterior, el RBI bis regula una variedad de foros que determinan la competencia del tribunal de un Estado concreto. En lo que ahora nos

⁹¹ Al respecto, ilustrativo el procedimiento monitorio núm. 316/2013 del que conoció el Juzgado de Primera Instancia número 3 de Balaguer iniciado por demanda de juicio monitorio, que por Auto nº105/2013 de 23 de julio de 2013 declara la incompetencia del orden civil, en proceso de reclamación de cantidad de facturas de transporte, en el marco de un contrato de prestación de servicios logísticos, en base al artículo 86 ter 2.b) de la LOPJ.

⁹² Artículo 4.1.b) Reglamento (CE) Núm. 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I), (DOL núm.177, de 4 de junio; rect. DOL núm.309, de 24 de Noviembre 2008 [LCEur 2008,1070]): “*Ley aplicable a falta de elección: 1. A falta de elección realizada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, y sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 a 8, la ley aplicable al contrato se determinará de este modo:[...] b) el contrato de prestación de servicios se regirá por la ley del país donde el prestador del servicio tenga su residencia habitual;*”

⁹³ Artículo 5.1 Reglamento (CE) Núm. 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I), (DOL núm.177, de 4 de junio; rect. DOL núm.309, de 24 de Noviembre 2008 [LCEur 2008,1070]): “*1. En defecto de elección de la ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías de conformidad con el artículo 3, la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde esté situado el lugar de entrega convenido por las partes.*”

concierno, es el artículo 7 del referido texto normativo el que determina la competencia en los contratos de prestación de servicios.

Con carácter previo, conviene señalar que el RBI bis sólo se aplica en “materia contractual” conforme la regulación del apartado primero del artículo séptimo por el que se establece que la competencia será del tribunal de aquel Estado en que deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda⁹⁴. A priori, la determinación de dicho lugar, en un contrato de logística impide señalar un Estado concreto sin precisar sobre el lugar de cumplimiento de la referida obligación. De hecho, en primer lugar habrá de determinarse si efectivamente, el contrato de logística, puede ser considerado como una prestación de servicios, dado el concepto de prestación de servicios restringido que maneja el TJUE como concepto autónomo del RBI bis y del RRI.

Así, el TJUE ofrece una delimitación del concepto de prestación de servicios, en lo que a los señalados reglamentos se refiere⁹⁵. Mediante una interpretación restrictiva del analizado concepto, el Tribunal señala que la prestación de servicios se entenderá como tal cuando esta sea la obligación principal del contrato, dada su frecuente aparición en otras modalidades contractuales como las compraventas⁹⁶, debiendo determinarse la existencia o no del contrato de servicios como tal, cuando esta sea la obligación característica del contrato.

Esta misma concepción de la autonomía conceptual de la prestación de servicios limitada al entonces artículo 5.1 del RBI, que ha sido también ha afirmado la doctrina⁹⁷, permite

⁹⁴ SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA de 17 de septiembre de 2002 «Convenio de Bruselas - Artículo 5, números 1 y 3 - Competencias especiales - Responsabilidad precontractual» En el asunto C-334/00, apartado 22: “*el artículo 5, número 1, del Convenio de Bruselas no exige la celebración de un contrato, para que se aplique dicha disposición resulta indispensable identificar una obligación, dado que la competencia del órgano jurisdiccional nacional se determina, en materia contractual, en función del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirva de base a la demanda.*”

⁹⁵ SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta) de 23 de abril de 2009 (*) «Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil – Reglamento (CE) n° 44/2001 – Competencias especiales – Artículo 5, punto 1, letras a) y b), segundo guión – Concepto de “prestación de servicios” – Concesión de derechos de propiedad intelectual» En el asunto C-533/07.

⁹⁶ SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta) de 25 de febrero de 2010 (*) «Competencia judicial en materia civil y mercantil – Reglamento (CE) n° 44/2001 – Artículo 5, número 1, letra b) – Competencia en materia contractual – Determinación del lugar de cumplimiento de la obligación – Criterios de distinción entre “compraventa de mercaderías” y “prestación de servicios”»

⁹⁷ Op Cit. DE MIGUEL ASENSIO, PEDRO A. “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia”. Publicado en *Entre Bruselas y La Haya (Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado- Liber amicorum Alegría Borrás)*. Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 291-307.

entrever como un contrato que agrupa, la prestación de servicios logísticos puede subsumirse en el hoy día apartado 7.1.b) del RBI bis.

Así, según el Tribunal la prestación del servicio deberá ser entendida por el Tribunal competente para conocer del caso de acuerdo a las normas de conflicto que sirven de base a la obligación característica del contrato. En el caso de la legislación española se entiende que el contrato de servicios es aquel por el que una de las partes se compromete a la realización de una obligación de hacer o de no hacer.

El tribunal entiende pues que la regla especial del artículo 5.1 del RBI ha de ser interpretada en sentido restrictivo⁹⁸, y no con la amplitud con la que se entiende en otros instrumentos normativos europeos, pues el reglamento 44/2001 en su artículo 5.1.c) prevé otras normas especiales para aquellos contratos que no se entienden como prestación de servicios o compraventa de mercaderías, creando así en el reglamento un concepto de prestación de servicios autónomo.

Llegados a este punto, y habida cuenta de que la logística constituye un conjunto de actividades de gestión, apoyo y control que en ocasiones permiten diferenciar la prestación principal del contrato y en otras no, resulta necesario determinar el lugar de prestación de servicios en esta clase de contratos.

De nuevo, la imprecisión de la regulación europea sobre la materia requiere de matices jurisprudenciales que aclaren cual será el lugar de prestación de servicios en contratos como el analizado. Así, el TJUE en el marco de un contrato de transporte aéreo pudo plasmar una idea que resulta trascendental para la presente investigación.

En la sentencia de la Sala Cuarta de 9 de julio de 2009 el tribunal señaló que el punto de conexión, entendido como tal el lugar de prestación de servicios, no podía constituirlo el domicilio o el establecimiento de la compañía aérea, por ser lugares donde se realizan actividades logísticas y preparatorias del transporte⁹⁹. Resulta trascendental, la matización de que las escalas en un vuelo (que podrían ser consideradas como una

⁹⁸<http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2009/05/sobre-el-concepto-de-contrato-de.html>. Blog Pedro de Miguel Asensio, lunes 4 de mayo de 2009. Sobre el concepto de contrato de prestación de servicios en el Derecho internacional privado comunitario.

⁹⁹Curia: Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas TJCE (Sala Cuarta) Caso Peter Rehder contra Air Baltic Corporation. Sentencia de 9 julio 2009 TJCE\2009\219. Apartado 39: *“En efecto, las operaciones y acciones llevadas a cabo desde dicho lugar, como la puesta a disposición de un aparato y de un equipo adecuados, constituyen medidas logísticas y preparatorias con vistas al cumplimiento del contrato de transporte aéreo y no servicios cuya prestación esté vinculada al contenido propiamente dicho del contrato.”*

actividad de organización, gestión y apoyo al transporte), tampoco guardan el vínculo suficiente con los servicios de transporte, como servicios esenciales del contrato¹⁰⁰.

Es palpable, que el Tribunal considera el transporte como la obligación característica del contrato, añadiendo que una escala (comparable con el depósito temporal de una mercancía, o el cambio de la mercancía de un transportista a otro en caso de cadenas de subcontratas) no guarda la vinculación suficiente.

En lo sucesivo del artículo 7, el apartado 1.b) precisa que, en el caso de los contratos de prestación de servicios, será competente el tribunal del Estado en que deba prestarse dicho servicio. Sin embargo, si el apartado 1.a) no ofrecía una respuesta clara, el apartado 1.b) tampoco lo hace, debiendo acudir a precisiones judiciales que permitan determinar cuál es el lugar de prestación de servicios, y en consecuencia señalar al tribunal competente.

En el caso en que el transporte sea entendido como la prestación principal, según el TJUE en la analizada resolución, el lugar que señala el RBI bis será el lugar de partida y de llegada por ser estos los únicos lugares que presentan un vínculo directo con el citado servicio¹⁰¹.

Dada la complejidad de los contratos de logística, en que se pacta la prestación del servicio de transporte puede tener lugar con determinada frecuencia la obligación de que la entrega de las mercancías haya de hacerse en distintos lugares, en definitiva, que exista una pluralidad de lugares de entrega.

A este respecto, resulta interesante la sentencia del TJUE de 3 de mayo de 2007 en la que el tribunal considera que cuando el contrato prevea un itinerario que tenga como destino una pluralidad de lugares, será necesario atender a criterios económicos que permitan determinar el lugar de entrega, estableciendo, que el lugar de entrega será aquel en que se realice la entrega de mayor valor¹⁰². Añade que, de no poder determinarse el lugar

¹⁰⁰Curia: Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas TJCE (Sala Cuarta) Caso Peter Rehder contra Air Baltic Corporation. Sentencia de 9 julio 2009 TJCE\2009\219. Apartado 40: “Desde este punto de vista, las posibles escalas del aparato tampoco presentan un vínculo suficiente con los servicios esenciales derivados del citado contrato.”

¹⁰¹ Curia: Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas TJCE (Sala Cuarta) Caso Peter Rehder contra Air Baltic Corporation. Sentencia de 9 julio 2009 TJCE\2009\219. Apartado 41: “Pues bien, los únicos lugares que presentan un vínculo directo con los citados servicios prestados en cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto del contrato son los de partida y llegada del avión, debiendo precisarse que los términos «lugares de partida y de llegada»”

¹⁰² Curia: COLOR DRACK SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta) de 3 de mayo de 2007 En el asunto C-386/05. Apartado 40: “Resulta de lo anterior que, en caso de pluralidad de lugares de entrega de las mercancías, es necesario, en principio, entender por lugar de cumplimiento, a efectos de la aplicación de la disposición examinada, el lugar que garantiza el vínculo de conexión más estrecho

conforme a criterios económicos, el demandante podrá elegir entre cualquiera de los destinos de entrega, por entender que esa capacidad de decisión otorgada al demandante, le permite determinar fácilmente los órganos jurisdiccionales competentes y al demandando prever ante qué órganos podrá ser demandado¹⁰³.

Por ello, la determinación del lugar de prestación de servicios en un contrato de logística partiría de la necesidad de distinguir dos situaciones, la del contrato de logística como conjunto de prestaciones coordinadas, y la del contrato de logística como conjunto de prestaciones que sirven a una principal.

En la primera situación, el lugar de prestación del servicio vendría determinado por criterios económicos, y en la segunda por el lugar de recepción y entrega de las mercancías, que en caso de existir una pluralidad de lugares de entrega, debieran aplicarse de nuevo criterios económicos.

Por último, cabe añadir que todas las precisiones señaladas, se utilizan respecto del foro especial relativo a la prestación de servicios, en aras de garantizar una previsibilidad que dote de seguridad jurídica a las operaciones comerciales. Pero además, el foro especial carece de un carácter imperativo, lo que permite que concurra con el foro general del domicilio del demandado tipificado en el artículo 4 del RBI bis, facilitando así una variedad de posibilidades que le son otorgadas a quien pretenda hacer valer sus derechos ante el Tribunal de un Estado concreto.

Habida cuenta de la dificultad aplicativa del foro previsto para la prestación de servicios en lo que a litigios sobre un contrato de logística se refiere, debiera de pactarse por las partes la competencia judicial de los tribunales de un Estado concreto, en uso de la posibilidad que el artículo 25 del RBI bis.

entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente. En este supuesto, el vínculo de conexión más estrecho se encuentra, por regla general, en el lugar de entrega principal, que debe determinarse en función de criterios económicos.”

¹⁰³ Curia: COLOR DRACK SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta) de 3 de mayo de 2007 En el asunto C-386/05. Apartado 43: “Tal capacidad de decisión, que se reconoce al demandante, permite a la vez a éste determinar fácilmente los órganos jurisdiccionales ante los cuales puede ejercitar una acción, y al demandado prever razonablemente ante qué órganos jurisdiccionales puede ser demandado”

3. Ley aplicable al Contrato de Logística.

Las disposiciones contenidas en el Reglamento europeo 593/2008 (CE), arrojan una duda razonable en cuanto a las reglas relativas a la aplicación de la ley de un Estado miembro cuando las partes no han echo uso de la posibilidad de elección de la ley aplicable al contrato.

Así, como se puso de manifiesto en apartados anteriores la concepción de un contrato de logística, como un contrato de prestación de servicios permitiría la aplicación del artículo 4.1.b) del RRI por la que la ley aplicable al contrato de logística sería la del lugar en que el prestatario tenga su establecimiento principal.

Sin embargo, la posibilidad de concebir el contrato de logística como una modalidad de contrato de transporte, o al menos como un tipo contractual asimilable al transporte implicaría la necesidad de aplicar el artículo 5.1.a) del RRI, por la que el que la ley aplicable al contrato sería también la del lugar en que el transportista tenga su establecimiento principal, siempre y cuando, el lugar de carga o el lugar de entrega se encuentren en ese mismo país.

Sobre una cuestión muy similar, el TJUE ya aclaró la manera en que debieran de aplicarse las disposiciones del artículo cuarto del CR (de idéntica relación que los artículos 4 y 5 del RRI) en un contrato de comisión de transporte¹⁰⁴. La comisión de transporte puede definirse como el contrato por el que el mandatario (comisionista) se encarga de la organización de un transporte por cuenta del mandante (comitente).

En el citado caso, la empresa “Va Tech” con domicilio en Lyon (Francia) encargo a “Safram” con domicilio en Delchy (Francia) el transporte de un transformador desde el puerto de Amberes hasta el puerto de Lyon. A su vez “Safram” como primer comisionista, firmó con “Haeger & Schimdt” con domicilio en Duisbourg (Alemania) un segundo contrato de comisión de transporte. Por último, “Haeger & Schmidt” encargó el transporte del transformador al “Sr. Lorio” propietario de la gabarra con matrícula belga que se encargaría del traslado, y con domicilio en Douai (Francia).

¹⁰⁴ Curia: SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014 «Procedimiento prejudicial — Convenio de Roma relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales — Artículo 4, apartados 1, 2, 4 y 5 — Ley aplicable a falta de elección de las partes — Contrato de comisión de transporte — Contrato de transporte de mercancías»

En el momento de proceder al traslado el cargamento del buque se deslizó en la bodega, provocando el hundimiento del buque y de la carga. En consecuencia, “Va Tech” reclamó indemnización por daños y perjuicios a “Safram” y a “Haeger & Schmidt” siendo estimada la demanda por sentencia de 23 de junio de 2010 del Tribunal de Comercio de Douai, en que entendía aplicable la ley francesa.

La sentencia fue recurrida, resolviendo la Corte de Apelación de Douai por sentencia de 2 de octubre de 2011. Por esta resolución, la Corte, entendía que la única ley aplicable era la francesa, por considerar que al contrato de comisión de transporte le era aplicable el apartado cuarto del artículo cuatro del CR, previsto de manera específica para los contratos de transporte, ya que se trataba de un contrato celebrado por una sociedad francesa con domicilio social en Francia por cuenta de otra sociedad francesa, cuando el punto de descarga estaba también situado en Francia.

Esta última sentencia, fue de nuevo recurrida ante la Corte de casación que remitió una serie de preguntas sobre la interpretación de las reglas contenidas en el artículo 4 del CR al TJUE.

Para responder a las mismas, el TJUE trató de exponer la manera en que debía aplicarse la mencionada disposición. Para empezar, el artículo cuarto determina la ley aplicable al contrato a falta de elección de las partes en base al principio general de los “lazos más estrechos” que el artículo 4.1 CR establecía.

Para seguir, aclara que el artículo 4.2 establece una presunción por la que a efectos del CR se considera que el contrato presenta los vínculos más estrechos con la ley del país en que el prestador de servicios tiene su establecimiento principal. Sin embargo, el tribunal señala, que el artículo 4.4 del CR aplicable a los contratos de transporte, impide la aplicación del 4.2 por el hecho de que al desplazarse la mercancía el establecimiento principal del prestador del servicio (es decir, del transportista) no es válido para entender esa vinculación más estrecha, de manera que considera como elemento clave de la aplicación del artículo 4.4 el “desplazamiento”¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Curia: SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014 «Procedimiento prejudicial — Convenio de Roma relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales — Artículo 4, apartados 1, 2, 4 y 5 — Ley aplicable a falta de elección de las partes — Contrato de comisión de transporte — Contrato de transporte de mercancías». Apartado 28: “*No obstante, si se tienen en cuenta la finalidad de la relación contractual, la prestación real efectuada y el conjunto de las obligaciones de la parte que debe realizar la prestación característica, y se deja de lado la denominación que las partes hayan dado al contrato, puede resultar que un contrato de comisión de*

Asimismo, señala la existencia de la cláusula de escape del artículo 4.5 CR aplicable a aquellas situaciones en que el contrato permita apreciar vínculos más estrechos que los previstos en los apartados anteriores.

Si bien el TJUE, aclara que el contrato de comisión de transporte, no es un contrato de transporte como tal por ser su objeto la organización del transporte y no el desplazamiento propiamente dicho, también aclara que el contrato de comisión puede tener el carácter específico del contrato de transporte si el objetivo principal del mismo es el desplazamiento de la mercancía. A su vez, el tribunal recuerda que ya en otras resoluciones, se ha asimilado al contrato de transporte otras modalidades contractuales a efectos del artículo 4.4, teniendo en cuenta la finalidad de la relación contractual y las obligaciones que asume la parte que realiza la prestación característica.¹⁰⁶

En respuesta a las preguntas planteadas por la Corte de Casación, el TJUE concluye lo siguiente; Primero, el artículo 4.4 CR aplicable a los contratos de transporte es aplicable a los contratos cuyo objeto principal es el transporte o el desplazamiento. En caso de no ser el transporte o desplazamiento el objetivo principal, pero el contrato fuese asimilable al transporte, será de aplicación el artículo 4.1 CR por el que la ley aplicable será la del Estado con el que el contrato presente vínculos más estrechos.

Añade que, si el contrato no fuera asimilable al transporte, entonces habría que aplicar el artículo 4.2 en caso de que el contrato tuviera una prestación característica, y en caso contrario volver a aplicar el 4.1 manejando como criterios de vinculación la cadena de contratos relacionados con el pacto objeto del litigio, o el lugar de entrega¹⁰⁷.

transporte revista el carácter específico de un contrato de transporte, tal como se expuso en el apartado 22 de la presente sentencia, si su objeto principal es llevar a cabo, en cuanto tal, el desplazamiento de la mercancía.”

¹⁰⁶ Curia: SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014 «Procedimiento prejudicial — Convenio de Roma relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales — Artículo 4, apartados 1, 2, 4 y 5 — Ley aplicable a falta de elección de las partes — Contrato de comisión de transporte — Contrato de transporte de mercancías». Apartado 26: “*Procede recordar asimismo que, en los apartados 32 a 34 de la sentencia ICF (EU:C:2009:617), el Tribunal de Justicia ya interpretó la tercera y última frase del artículo 4, apartado 4, del Convenio de Roma en el sentido de que permite asimilar otros contratos a los contratos de transporte de mercancías, pues una de las finalidades de esa tercera frase es ampliar la aplicación de la segunda frase del mencionado apartado 4, para incluir en ella a aquellos contratos que, aun teniendo en Derecho nacional la calificación de contratos de fletamento, tengan como objeto principal el transporte de mercancías. A fin de determinar tal objeto principal, procede tomar en consideración la finalidad de la relación contractual y, por consiguiente, el conjunto de obligaciones de la parte que realiza la prestación característica.*”

¹⁰⁷ SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014, por aplicación analógica de los criterios contenidos en la SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 12 de septiembre de 2013. Apartado 40: “*A tal efecto, el órgano jurisdiccional remitente debe tener en cuenta la totalidad de los elementos que caracterizan la relación laboral y apreciar el elemento o elementos*

En definitiva, el tribunal establece que a pesar de que un contrato no pueda considerarse de transporte, puede ser asimilable, estableciendo como criterio definitorio de la asimilación que el objeto principal del mismo sea el transporte o desplazamiento de las mercancías. Cuando esto suceda, habrá que aplicar el criterio del artículo 4.4 y nunca el del 4.2 del CR, que en la actualidad conllevaría la aplicación del artículo 5.1.a) del RRI en lugar del 4.1.b) del mismo.

Es decir, pueden darse dos situaciones, la primera que el contrato de logística no permita identificar una prestación principal. La segunda, que el contrato de logística tenga como finalidad el desplazamiento de las mercancías, siendo la prestación principal del mismo el transporte.

En el primer caso, la ley aplicable será la del Estado en que el operador logístico tenga su establecimiento principal, determinando además la aplicación en el caso de España de las normas previstas en el Código Civil para la prestación de servicios. En el segundo, la ley aplicable sería la del Estado en que tenga su establecimiento principal el operador logístico, siempre que lugar de recepción o de entrega se encuentren en el mismo Estado, que en el caso de ser España, determinaría la aplicación de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre.

4. Régimen de Responsabilidad de CMR.

4.1 Régimen de Responsabilidad del Transportista.

A nivel internacional, el anteriormente analizado convenio CMR, regula de manera unificada las normas aplicables a los transportes de mercancías por carretera siempre y cuando, el lugar de partida y el de destino estén situados en Estados diferentes, y al menos uno de ellos sea parte del Convenio.

que, a su juicio, son más significativos. Como destacó la Comisión y señaló el Abogado General en el punto 66 de sus conclusiones, el juez que debe resolver un caso concreto no puede sin embargo deducir automáticamente que la norma del artículo 6, apartado 2, letra a), debe descartarse por el mero hecho de que, por su número, las demás circunstancias pertinentes, distintas del lugar de trabajo efectivo, indiquen otro país.”

El Convenio CMR establece en su artículo tercero la extensión del régimen de responsabilidad del transportista a todas las personas que queden a su cargo¹⁰⁸. Así, la normativa CMR diseña un régimen de responsabilidad “piramidal” por el que en la cúspide se sitúa el porteador, respondiendo de todos aquellos que dependen de él. La cuestión principal a analizar consistiría en determinar la posibilidad de considerar al operador logístico como transportista en aquellos contratos en que el objetivo principal fuese el desplazamiento de las mercancías¹⁰⁹. De hecho, la propia normativa española equipara los regímenes de obtención de autorizaciones que habilitan a ejercer la actividad de operador logístico, al de operador de transporte¹¹⁰.

A su vez el artículo sexto regula el documento de contratación habitual en el transporte terrestre, determinando el contenido del mismo y añadiendo la denominada “cláusula paramount” con la que se proclama la primacía de la aplicación de las reglas de CMR a cualquier transporte sometido a su ámbito de aplicación.

En lo sucesivo, CMR regula un régimen uniforme de responsabilidad del transportista basado en presunciones que establecen supuestos tasados en que el transportista incurre en responsabilidad, así como causas que le permiten exonerar la misma.

Es el artículo 17 el que regula la responsabilidad del transportista en casos de pérdida, avería o retraso cuando estos se produzcan entre la toma de la mercancía y la entrega de la misma en el lugar pactado como destino. Sin embargo, el transportista podrá exonerarse de culpa si prueba que tanto pérdida, avería o retraso fueron culpa de quien tiene derecho sobre la mercancía, o por vicio propio de esta, o bien por circunstancias que el transportista no pudo evitar¹¹¹.

¹⁰⁸ Artículo 3 CONVENIO CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982): *“A efectos de aplicación de este Convenio, el transportista responderá de los actos y omisiones de sus empleados y de todas las de otras personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realizasen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones.”*

¹⁰⁹ Por analogía SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014 que considera asimilable el contrato de comisión, consistente en la organización del transporte, al propio contrato de transporte; Así, con el mismo argumento cabría equiparar la figura del comitente a la de transportista, y en consecuencia la de operador logístico a la de operador de transporte, cuando la función del operador logístico consista en la organización del transporte o desplazamiento.

¹¹⁰ Artículo 119 Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. «BOE» núm. 182, de 31/07/1987.

¹¹¹ Sobre circunstancias que el transportista no pudo evitar: Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) Sentencia núm. 329/2009 de 25 septiembre. JUR 2009\491717; AP de Valencia (Sección 9ª) Sentencia num. 48/2006 de 10 febrero JUR\2006\141575;

En el apartado cuarto, el artículo 17 establece una serie de causas tasadas que exoneran al transportista automáticamente de responsabilidad invirtiendo la prueba de la carga que recae sobre quien exija la responsabilidad del mismo. Entre otras, las causas se basan el tipo de vehículo utilizado, la naturaleza de las mercancías, el embalaje y los procesos de carga y descarga o incluso la acción de la naturaleza¹¹², supuestos tasados cuya aplicación plantea excepciones contempladas en el artículo 18, apartados 2 a 5. Así, el régimen de responsabilidad del transportista previsto en CMR resulta tan completo que prevé una variedad de situaciones que podrían dar respuesta a los supuestos de pérdida, avería o retraso del que pudiera ser responsable un operador logístico.

A mayor abundamiento, la regla contenida en el apartado quinto del artículo 17 prevé también una distribución proporcional de culpas que tendría un encaje perfecto para el caso en que la figura del operador logístico se asimilase a la del transportista en lo que a responsabilidad se refiere, dada la complejidad y variedad de prestaciones que pudieran integrar el contrato de logística¹¹³.

Asimismo, en el artículo 23 se establecen límites a la responsabilidad del transportista, con origen en el derecho marítimo y fundamento en la necesidad de asegurar las cargas, pues de no existir esa limitación sería impensable la posibilidad de obtener seguros sobre las mercancías transportadas.

¹¹²Artículo 17.4 convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982): “4. Teniendo en cuenta el art. 18, párrafos 2 al 5, el transportista está exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de los riesgos particulares inherentes a uno de los hechos siguientes, o a varios, entre ellos: a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado y mencionado en la Carta de Porte. b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar. c) Manipulación, carga, estiba o descarga de la mercancía realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otra. d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas, por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno y espontáneo, desecación, derrame, merma natural, acción de las plagas y roedores. e) Insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los bultos. f) Transporte de animales vivos.

¹¹³Artículo 17.5 CONVENIO CMR RELATIVO AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS POR CARRETERA Realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982): “5. Si en virtud del presente artículo el transportista no responde de ciertos factores que hayan causado el mal, su responsabilidad no está comprometida más que en la proporción en que los factores de que él responde han contribuido al daño.”

4.2 El período de responsabilidad.

Analizado el régimen de responsabilidad, resulta necesario determinar cual es el período durante el cual se aplica la responsabilidad del transportista. Así, la responsabilidad de este perdura en el lapso temporal que la doctrina ha denominado “el período de responsabilidad”.

El fundamento del denominado período de responsabilidad viene constituido por la custodia de las mercancías, circunstancia que marca el inicio y el final del período de responsabilidad del transportista, pudiendo incluir operaciones como la carga y descarga¹¹⁴. Así, la noción de la custodia se refiere al control, guarda y conservación de los bienes, excediendo de la figura del depositario, cuya obligación consiste únicamente en la guarda del bien.

De hecho, las partes contratantes de una prestación de transporte, tienen la posibilidad de determinar “ad hoc” tanto el inicio como el fin del período de responsabilidad, en aras de dotar de mayor seguridad esta clase de negocios, mediante un acuerdo entre las partes de buena fe.

Así, la propia doctrina menciona la imposibilidad de limitar el período de responsabilidad a operaciones cuya finalidad sea el transporte en sentido estricto, debiendo extender el mismo a todas aquellas operaciones enmarcadas en la ejecución de un transporte que puede contener actividades accesorias¹¹⁵. Es más, también se reconoce la posibilidad de que esas actividades accesorias abarquen además de operaciones como las citadas de carga y descarga otras como el eventual almacenamiento de mercancías¹¹⁶. Eso sí, la posibilidad de introducir en el período de responsabilidad operaciones diversas distintas del propio transporte exige, que aquellas persigan la ejecución del contrato de transporte,

¹¹⁴Sobre la posibilidad de introducir en el período de responsabilidad las operaciones de carga y descarga y por lo tanto ser el porteador el que responde de daños, pérdidas o retraso en la entrega a consecuencia de la realización de estas operaciones conforme al régimen de responsabilidad del transportista: GARCÍA ÁLVAREZ, B. “*La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*”. Marcial Pons. Madrid. 2011. Página 132.

¹¹⁵Op. Cit. GARCÍA ÁLVAREZ, B. “*La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*”. Marcial Pons. Madrid, 2011. Página 145.

¹¹⁶Op. Cit. GARCÍA ÁLVAREZ, B. “*La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*”. Marcial Pons. Madrid, 2011. Página 145. Sobre la posibilidad de introducir un eventual almacenamiento en el período de responsabilidad del transportista, señala la autora distintas obras doctrinales que consideran factible la posibilidad.

precisamente el acarreo de las mercancías de un lugar a otro, es decir un desplazamiento¹¹⁷.

En definitiva, el período de responsabilidad del porteador se extiende durante aquel período en que custodie las mercancías, incluyendo en el mismo todas aquellas operaciones de carácter accesorio que persigan la finalidad básica del contrato de transporte en sí mismo, el desplazamiento de mercancías y pudiendo incluirse por tanto actividades como las operaciones de carga y descarga o el almacenamiento.

4.3 Responsabilidad de los auxiliares.

Por último, a efectos de extender el régimen de responsabilidad del transportista a al operador logístico, conviene analizar la extensión de dicho régimen a los auxiliares que participan en aquellas operaciones complementarias del transporte en sentido estricto.

Habida cuenta de la posibilidad de incluir en el período de responsabilidad y por tanto de aplicar las normas especiales que regulan el régimen de responsabilidad del transportista a aquellas operaciones auxiliares, habrá que determinar la posibilidad de aplicar el régimen a terceros encargados de realizar dichas operaciones ajenos a la persona del transportista.

Así, en principio la posibilidad de aplicación del régimen especial a auxiliares del porteador e incluso para auxiliares de los auxiliares también ha sido reconocido por la doctrina, mediante el empleo de fórmulas de extensión del régimen de responsabilidad. El fundamento de la extensión se basa principalmente en la mala posición en que se encontrarían los auxiliares del porteador, cuya responsabilidad en principio se determinaría en base a normativa común, careciendo de beneficios como la limitación de la responsabilidad.

A estos efectos resulta interesante mencionar la denominada “cláusula Himalaya” por la que se hace una determinación precisa de los sujetos a los que se extiende la aplicabilidad del régimen especial de responsabilidad¹¹⁸. Mediante la utilización de la mencionada

¹¹⁷ Op Cit. GARCÍA ÁLVAREZ, B. “*La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*”. Marcial Pons. Madrid, 2011. Página 146.

¹¹⁸ La cláusula recibe esa denominación consecuencia del nombre del barco que dio lugar al caso Adler v. Dickson, *The Himalaya*. En el mencionado caso, la demandante, una pasajera demandó al capitán de la embarcación a consecuencia de un accidente sufrido cuando bajaba del barco, con objeto de evitar la aplicación de la limitación de la responsabilidad aplicable al porteador y que se contenía en el propio billete

cláusula se faculta a las partes a que de mutuo acuerdo determinen cuales serán aquellos auxiliares a quienes se les extenderá el régimen de responsabilidad contenido en las disposiciones reguladoras al transporte.

4.4 Doctrina de la regla de especialidad.

Por último, uno de los temas más controvertidos, consiste en la aplicación de un Convenio multilateral especial, en este caso el analizado CMR, en el ámbito europeo y conforme a la normativa de la Unión.

En esa tesitura, el TJUE se encontró en la necesidad de buscar el cauce y los límites de la aplicación de una normativa específica a través de la vía del artículo 71.2.b) del antiguo reglamento 44/2001 hoy día Reglamento (UE) 1215/2012. Así el tribunal acabó señalando la manera en la que podía ser aplicada a un determinado contrato la normativa especial, a través de la remisión contenida en el artículo 71.2.b) del Reglamento de la Comunidad Europea¹¹⁹.

En primer lugar señaló la necesidad de la correcta calificación del convenio concreto como especial para poder proceder a la aplicación de la normativa especial al caso.

Posteriormente, el TJUE señala que la remisión contenida en el artículo 71.2.b) del reglamento, no constituye una remisión genérica a la normativa especial para que esta sea aplicada de manera incondicional e ilimitada. Es decir, por el mero hecho de la existencia de la remisión, el Tribunal resuelve que no va a ser aplicada la regla de especialidad de manera exclusiva desplazando por completo la aplicación de la normativa europea.

Así el TJCE sostiene la idea de que cuando el reglamento concurre con una determinada normativa especial, ésta solo será de aplicación si respeta aquellos principios que

de viaje. Así, la Corte de Apelación británica rechazó la posibilidad de que los demandados pudieran beneficiarse de la limitación de la responsabilidad, pero reconoció la posibilidad de que en los contratos de transporte se incluyeran cláusulas por las que se extendiera la aplicación del régimen especial a personas que colaboran en la ejecución de un transporte.

¹¹⁹ Artículo 71.2.b) del REGLAMENTO (UE) No 1215/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: “*las resoluciones dictadas en un Estado miembro por un órgano jurisdiccional que haya fundado su competencia en un convenio relativo a una materia particular serán reconocidas y ejecutadas en los demás Estados miembros con arreglo al presente Reglamento.*”

inspiraron la normativa europea, y los límites de la misma¹²⁰. A estos efectos, los jueces señalan determinados principios que operarán como límite a la aplicabilidad de la norma especial, cuya trasgresión desplazaría la aplicación de las disposiciones de CMR en favor de la normativa europea, entre otros, la libre circulación de las resoluciones judiciales, la previsibilidad de resultado, facilitar la buena administración, reducción de duplicidad de procedimientos (procedimientos paralelos), confianza recíproca, y siempre que la normativa especial garantice unas condiciones al menos tan favorables como las que garantiza la normativa europea¹²¹.

Además, sostiene que la aplicación del Convenio CMR debe de respetar los objetivos del ordenamiento europeo especialmente en materias como la civil o la mercantil, objetivos como la libre circulación el espacio de seguridad y paz y que en repetidas ocasiones citan los textos normativos europeos¹²².

Así entendida la cuestión, la normativa del Convenio CMR sólo será de aplicación al caso concreto cuando de su aplicación se derive un resultado que respete las mencionadas cuestiones. De ésta manera se entiende que la normativa especial, aplicada a través del cauce del artículo 71 del RBI bis, opera de tal manera que se entiende como integrada en la normativa europea, ya que ésta se aplica conforme a los principios que inspiraron el citado reglamento.

En conclusión, la aplicación de la teoría de la regla de la especialidad requiere primero que el Convenio atendiendo a la materia pueda ser calificado como especial. Además este, prevea normas de competencia judicial directa. Que la norma especial respete aquellos principios que inspiran y sirven como límites a la aplicación de la norma principal (mencionados en la STJCE), que es la que le ofrece el cauce de aplicación, en este caso el artículo 71.2.b del Reglamento (CE) 44/2001 como si se integrase como parte del mismo. Que de la aplicación de la norma especial garantice condiciones, por lo menos tan favorables con las que garantizaría la norma europea de ser aplicada. Por último, que el cumplimiento de los mencionados requisitos sea analizado caso por caso por el tribunal que conoce del mismo.

¹²⁰ Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) Caso TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG. Sentencia de 4 mayo 2010. TJCE 2010\132.

¹²¹ Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) Caso TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG. Sentencia de 4 mayo 2010. TJCE 2010\132. Apartado 49.

¹²² Reglamento (CE) 44/2001, de 22 de Diciembre 2000, del Consejo. Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Considerando Primero.

IV. CONCLUSIONES

1. Delimitación del concepto de logística

El análisis de la figura del contrato de logística lleva a concluir que se trata de un contrato en cuya virtud el profesional denominado “operador logístico” se compromete frente al empresario que externaliza las actividades de logística, denominado “usuario”, a llevar a cabo la prestación de aquellos servicios logísticos de que este último necesite, a cambio de un precio¹²³, siempre que el operador este en la posesión de la pertinente autorización administrativa de operador de transporte¹²⁴.

Partiendo de las más significativas nociones de la actividad, bien sea en origen, como actividad militar orientada al desplazamiento y avituallamiento de los ejércitos, o como término empresarial actual compuesto por el conjunto de actividades orientadas a obtener el resultado final de desplazar las mercancías y productos desde el comienzo de la fase de producción hasta los consumidores, la logística guarda una estrecha vinculación con el transporte.

En síntesis, la logística constituye una prestación de servicios, que se integra en un contrato que bajo un mismo título engloba distintas prestaciones de hacer. Esas prestaciones de hacer constituyen actividades de organización, de gestión o de apoyo, y por lo tanto complementarias o auxiliares destinadas a la obtención de una finalidad que determina en ocasiones la prestación característica de un contrato. Si bien es cierto, que como contrato atípico mixto queda integrado por una multitud de prestaciones que se diseñan a la “medida del usuario”, con frecuencia cabe identificar la prestación principal a que los servicios logísticos acompañan.

Además, cuando la finalidad del contrato es el desplazamiento de mercancías o productos, los servicios logísticos están estrechamente relacionados con el transporte, abarcando un conjunto de servicios que contienen desde recepción y preparación de pedidos, operaciones de ruptura de cargas, inventariado, almacenamiento y distribución y muchas otras actividades. En consecuencia, ese conjunto de operaciones logísticas, constituyen “servicios de valor añadido” orientados a la consecución de una finalidad contractual

¹²³ Op. Cit: JUAN Y MATEU F.: *Los contratos de logística*. Marcial Pons. Madrid, 2009

¹²⁴ Artículo 119 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

concurrente con la finalidad propia de la prestación principal o característica del contrato de transporte, el desplazamiento.

De hecho, la noción del transporte en sentido estricto, está siendo ya superada por la figura del contrato de logística, generando así, relaciones estables y duraderas, que evitan la atomización de un sector que de desgranarse carecería de potencial competitivo a nivel europeo¹²⁵.

En definitiva, un contrato de logística permite contratar un conjunto indeterminado de prestaciones que integran la denominada cadena suministro, que constituye uno de los pilares básicos del proceso productivo de una empresa. Si bien antiguamente las empresas se autoabastecían de ese conjunto de servicios que formaban parte de la actividad habitual de las mismas, la tendencia actual consiste en externalizar los mismos para que los denominados “operadores logísticos” sean encargados de realizarlos a cambio de un precio.

Esta circunstancia resulta esencial, ya que convierte al contrato de logística en un contrato de colaboración por el que el usuario y el operador pasan a ser socios de un mismo negocio asumiendo el segundo gran parte de la responsabilidad del buen funcionamiento del negocio del primero.

2. Diseño a medida del contrato.

En esta tesitura, se tercia necesario que los contratos de logística estén dotados de cierta estabilidad, como característica clave para la prestación de servicios logísticos eficientes. Así, por la complejidad y variabilidad de formas que puede presentar el contrato de logística, es imprescindible la elaboración de un acuerdo que mediante estipulaciones pactadas por usuario y operador constituya la base de una colaboración duradera entre uno y otro.

Mediante el mismo, las partes pueden determinar los Tribunales competentes para resolver sobre los litigios que puedan acaecer a lo largo de la duración de un contrato de logística. Por otro lado, pueden elegir la ley de un determinado Estado, como la que regirá

¹²⁵PÉREZ BENÍTEZ J.J. (Magistrado de la Audiencia Provincial de Pontevedra): <http://almacendederecho.org/quia-nominor-leo-la-accion-directa-del-transportista-efectivo/>

el contrato. En defecto de pacto, las normas de conflicto previstas en la regulación europea pueden determinar la competencia y la ley aplicable atendiendo a las circunstancias de cada caso concreto.

Finalmente, en todo lo no pactado por los contratantes, cuando el contrato de logística carece de una prestación principal, habría que acudir a la regulación prevista para la prestación de servicios en el Estado que corresponda, en nuestro caso el código civil. Por el contrario, cuando se identifique una prestación de transporte como la principal del contrato, podrían aplicarse las normas previstas para el mismo, CMR en caso de ser un contrato internacional, o la LCTT en caso de ser nacional.

Por tanto, en el primer supuesto, para aquellas cuestiones a las que el acuerdo entre las partes no diera respuesta, sería posible la aplicación supletoria por un lado, de las normas de conflicto europeas aplicables en defecto de pacto, que remitiría a la regulación nacional del contrato de prestación de servicios.

En cambio, en el segundo supuesto, las partes podrían diseñar en base a la regulación de contenida en CMR un sistema de responsabilidad “ad hoc” para cada contrato. Este diseño permitiría a las partes determinar el denominado “período de responsabilidad” en base a la noción de custodia de las mercancías, determinando en el tiempo tanto el inicio y como el final de la cobertura del régimen de responsabilidad del transporte. En la misma línea, las partes podrían pactar el conjunto de auxiliares a los que pudiera ser de aplicación el citado régimen de CMR.

A fin de cuentas, la elaboración en cada operación de un contrato, supondría el diseño de una ley para cada negocio diseñada a medida, y que las partes pueden conocer al detalle.

3. Necesidad de una regulación de origen europeo.

No obstante, resulta necesario que el establecimiento de un régimen jurídico de esta clase de contratos se acometa desde la esfera europea por la nota de internacionalidad que los caracteriza, para una eficacia regulatoria real, diseñándose un instrumento legal basado en la libertad de pacto.

Es evidente que además de facilitar el diseño a medida de un contrato de esta naturaleza, se fomenta el desarrollo de la actividad logística ofreciendo a quienes actúan como

operadores y auxiliares de estos, múltiples beneficios que ofrece la normativa de transporte.

Por un lado, la importancia del sector de logística en la UE, y por otro, la regulación europea y la existencia de una regulación del transporte internacional de mercancías por carretera con más de 60 años de recorrido, supone la motivación idónea para la elaboración de una normativa armonizadora a nivel europeo, que regule aquellos contratos que bajo la libertad de pactos de las partes aglutinen una diversidad de actividades de organización, de gestión, complementarias o auxiliares diseñados a la medida del usuario, distinguiendo entre aquellos en que no existe prestación principal, y aquellos en que la prestación principal es el transporte.

En principio, parece que la regulación propuesta podría ofrecer beneficios sólo para los profesionales del sector de logística, así como para sus dependientes o auxiliares que extendería en un elevado número de contratos las garantías de la regulación del transporte a la actividad logística. Sin embargo, para los usuarios de dichos servicios supondría una mayor oferta de profesionales dispuestos a prestar los mismos a cambio de precios más competitivos, lo que en definitiva les supondría un gran beneficio, habida cuenta de que la principal finalidad de externalizar los servicios comprendidos en un contrato de logística es el abaratamiento de los costes de producción.

Así, la regulación propuesta podría resultar en la consecución de una normativa pionera y armonizadora de origen europeo, que daría respuesta a la incertidumbre jurídica imperante en el sector logístico.

En definitiva, dotaría de seguridad jurídica a las relaciones comerciales en el sector, fomentando la circulación de mercancías, servicios y trabajadores en el territorio de la UE. Esa seguridad, atraería a los profesionales de un sector en auge que podría suponer un motor del desarrollo económico europeo unificado lo suficientemente fuerte para hacer competencia a otras potencias, tanto establecidas como emergentes.

V. FUENTES CONSULTADAS

1) Normativa

- Convenio de 19 de mayo de 1956 (al que se adhirió España por instrumento de 12 de septiembre de 1973) relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).
- 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 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones
- Convenio de Lugano: Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Firmado en Lugano el 16 de septiembre de 1988.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 9/2013.
- Tratado de la Unión Europea. Firmado en Maastricht el 7 de febrero de 1992.
- Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen las normas comunes para el transporte internacional de pasajeros por autocar y autobús.
- Reglamento (CEE) N° 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992 relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros.
- Reglamento (CEE) N° 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro.
- Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales.
- 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.
- Reglamento (CE) N° 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones Contractuales (ROMA I).
- Reglamento (CE) N° 1071/2009 del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
- Reglamento (UE) N° 1215/2012, de 12 de Diciembre, Parlamento Europeo. Competencia Judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

2) Doctrina

2.1) Trabajos Bibliográficos

- GARCÍA ÁLVAREZ, B. *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*. Marcial Pons. Madrid, 2011.
- BELINTXON MARTÍN, U. *Derecho europeo y Transporte por carretera*, Aranzadi, Navarra, 2015.
- BELINTXON MARTÍN, U. “La efectiva liberalización del sector del transporte por carretera en la UE y el acceso a la profesión de transportista: ¿Licencia comunitaria única?” En PETIT LAVALL M.V. *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: Liberalización y responsabilidad*. Marcial Pons, Madrid, 2016.
- CALVO CARAVACA A. L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ J. *Curso de contratación internacional*. 2ª edición. Colex, Madrid, 2006.
- CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol. 1, Comares, Granada, 2013.
- CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol.2, Comares, Granada 2012.

- CAMARA LAPUENTE, S., *Derecho Privado Europeo*, Colex, Madrid, 2003.
- FERNÁNDEZ EGEA, J. “*Derecho Común de los contratos: Libros II y IV del Marco Común de Referencia. TOMO I*” Atelier Libros Jurídicos. Barcelona. 2012.
- JUAN Y MATEU F.: *Los contratos de logística*. Marcial Pons. Madrid, 2009.
- SERRANO GARCÍA, M. J., *Competencia judicial y ley aplicable en el ámbito de los contratos de trabajo internacionales: La conversión del Convenio de Bruselas y del Convenio de Roma en Reglamentos comunitarios*. Editorial Reus, Madrid, 2011.
- VICENT CHULIÁ F. “*Introducción al Derecho Mercantil, Volumen II*”, Tirant Lo Blanch, 2010, Valencia.

2.2) Revistas

- ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “Comentario a la sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG” *Revista Jurídica de Catalunya* pp.266-276.
- BELINTXON MARTÍN U. “Derecho internacional privado y transporte de viajeros por carretera: Algunas cuestiones sobre jurisdicción y ley aplicable.” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Marzo 2016, Vol. 8, Nº1.
- BELINTXON MARTÍN, U. “Derecho europeo, Derecho de la competencia y Derecho internacional privado: algunas cuestiones de transporte y competencia relativas a los observatorios de costes de carácter público”. *R.V.A.P.* núm.103. Septiembre-Diciembre 2015., pp. 55-95.
- BORRÁS RODRÍGUEZ, A. “La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro”, en *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, 2001, Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 285-318.
- DE MIGUEL ASENSIO, P.A “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia.” en *Entre Bruselas y La Haya (Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado- Liber amicorum Alegría Borrás)*. Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 291-307.
- FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., “Comunitarización del Derecho Internacional Privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales”, *Revista Española de Seguros*, nº140, 2009, p.600.

- LEIÑENA MENDIZABAL E. “Singularidad y contenido del Contrato de Logística” en *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*. (2014), Núm. 14, 2014, pp. 77-111.
- LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. (Octubre 2009), “Ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I” en *Cuadernos de Derecho transnacional*. Vol. 1, No 2, pp. 160-178.
- MUÑOZ-RPISO IZAGUIRRE, C. “Políticas de seguridad en el transporte por carretera”, *Noticias de la Unión Europea*, nº246, 2005, pp.33-39.

3) Resoluciones Judiciales.

- Sentencia del Tribunal Supremo 19 de mayo de 1982 (Sala de lo Civil) (RJ 1982/2581).
 - Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de diciembre de 1985, F.J. 3º. (RJ 1985\6605.)
 - Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 13 de julio de 1993. (C-125/92)
 - Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 17 de septiembre de 2002 (C-334/00)
 - Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 9ª) Sentencia num. 48/2006 de 10 febrero (JUR\2006\141575)
 - Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25ª) de 2 de junio de 2006 (JUR 2006/288444).
 - Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 3 de mayo de 2007. (C-386/05)
 - Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz de 19 de junio de 2007 (AC 2007/1982).
 - Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 23 de abril de 2009. (C-533/07)
 - Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas TJCE (Sala Cuarta) de 9 de julio de 2009. (C – 204/08)
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) de 25 septiembre de 2009. (JUR 2009\491717)

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 25 de febrero de 2010. (C-533/08)
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª) de 14 de marzo de 2011 (JUR 2011/190901).
- Auto nº105/2013 de 23 de julio de 2013, del Juzgado de Primera Instancia nº3 de Balaguer.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera) de 12 de septiembre de 2013 (C-64/12)
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera) de 19 diciembre 2013. (C-452/12)
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera) de 23 de octubre de 2014. (C-305/2013)
- Sentencia, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, (Sala de lo Social, Sección 6ª) de 30 enero de 2017
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia TSJ de País Vasco, (Sala de lo Social, Sección 1ª), de 27 junio de 2017.

4) Informes Consultivos.

- Conclusiones de la abogado general Sra. Juliane Kokott presentadas el 28 de enero de 2010 Asunto C-533/08 TNT Express Nederland B.V. Contra AXA Versicherung AG.

5) Recursos electrónicos

[-http://blogistica.es/contrato-logistica-responsabilidades-obligaciones/](http://blogistica.es/contrato-logistica-responsabilidades-obligaciones/)

[-http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2009/05/sobre-el-concepto-de-contrato-de.html.](http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2009/05/sobre-el-concepto-de-contrato-de.html)

[-http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/9085-reglamento-ue-1215-2012:-reconocimiento-y-ejecucion-de-resoluciones-judiciales-en-materia-civil-y-mercantil-en-la-ue/ .](http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/9085-reglamento-ue-1215-2012:-reconocimiento-y-ejecucion-de-resoluciones-judiciales-en-materia-civil-y-mercantil-en-la-ue/)

[-http://www.uria.com/documentos/publicaciones/1365/documento/quiroga.pdf?id=2039](http://www.uria.com/documentos/publicaciones/1365/documento/quiroga.pdf?id=2039)

[-https://www.notariosyregistradores.com/doctrina/ARTICULOS/2013-contrato-de-servicios.htm#4concepto](https://www.notariosyregistradores.com/doctrina/ARTICULOS/2013-contrato-de-servicios.htm#4concepto)

[-www.garrigues.com/es_ES/noticia-y-logistica-multimodal.](http://www.garrigues.com/es_ES/noticia-y-logistica-multimodal)

[-http://juanpezzano.net/logistica-y-transporte/](http://juanpezzano.net/logistica-y-transporte/)

[-http://almacenederecho.org/quia-nominor-leo-la-accion-directa-del-transportista-efectivo/](http://almacenederecho.org/quia-nominor-leo-la-accion-directa-del-transportista-efectivo/)