

FACULTAD
DE CIENCIAS
JURÍDICAS



ZIENTZIA
JURIDIKOEN
FAKULTATEA

TRABAJO FIN DE GRADO

**LAS OPERACIONES CONEXAS DE CARGA Y DESCARGA DE
MERCANCÍAS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS
POR CARRETERA**

Laiene Crespo Arocena

DIRECTOR

Unai Belintxon Martin

Pamplona

13-01-2016

RESUMEN: El presente trabajo tiene como objeto el análisis y la valoración crítica de la evolución de la normativa aplicable a las operaciones conexas de carga y descarga de las mercancías en el sector del transporte por carretera. En particular, se estudia el régimen normativo aplicable a las operaciones de carga y descarga como actividades complementarias del contrato de transporte por carretera, y la posibilidad de articular mediante contrato autónomo y diferenciado dichas operaciones.

Finalmente, se valorará en qué medida la desarmonización existente en este particular sector del comercio internacional incrementa la inseguridad jurídica afectando con ello a la actividad diaria del operador empresarial.

PALABRAS CLAVE: OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE LAS MERCANCÍAS – DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO – TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA – CONVENIO CMR –LCTTM

ABSTRACT: The aim of this report is the analysis and critical appraisal of the development of the applicable law system in the loading and unloading operations in the road transport sector. Particularly, it is studied the regulation of the loading and unloading of goods as complementary activities of road transport and the possibility of articulate them by an autonomous contract which makes it a differentiation from the rest of operations.

Finally, it will be done an assessment of the existing disharmony in this sector of international trade and how it increases the legal uncertainty affecting the activity of the sector operator.

KEYWORDS: LOADING AND UNLOADING OF GOODS – INTERNATIONAL PRIVATE LAW – INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT – CMR CONVENTION –LCTTM

LABURPENA: Ikerlan honen helburua errepidezko garraioan beharrezkoak diren zama lanak arautzen dituen araudiaren analisia eta balorazio kritikoa egitea da. Bereziki, zamalanak errepide bidezko garraio kontratuaren barne jarduera osagarri gisa duen araudia aztertzen da, baita jarduera hauek errepide bidezko garraioaren beste jardueretatik ezberdintzen dituen kontratu autonomo bat izendatzearen aukera ere.

Azkenik, nazioarteko merkataritzan barne gai konkretu honen inguruan dagoen desarmonizazioak ziurgabetasun juridikoa zein neurritan areagotzen duen eta honek enpresa operadoreen eguneroko jardueran duen proiektzioa lantzen da.

HITZ GAKOAK: MERKANTZIEN ZAMA LANAK – NAZIOARTEKO ZUZENBIDE PRIBATUA – MERKANTZIEN NAZIOARTEKO ERREPIDE GARRAIOA – CMR – LCTTM

ÍNDICE

ABREVIATURAS	6
I. CONTEXTUALIZACIÓN.....	7
II. MARCO JURÍDICO APLICABLE	9
1. Normativa internacional	9
1.1. Reglamento 1215/2012 sobre competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.	9
1.2. Reglamento 593/2008 (Roma I) relativo a la ley aplicable a la obligaciones contractuales.....	10
2. Convenios internacionales	12
2.1. Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	12
3. Normativa nacional.....	14
3.1. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.....	14
3.2. Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. ...	15
III. OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA COMO PARTE DEL CONTRATO DE TRANSPORTE O COMO CONTRATO AUTÓNOMO.	15
1. Operaciones de carga y descarga como parte del contrato de transporte	16
1.1. Competencia judicial internacional	16
1.2. Ley aplicable	20
2. Operaciones de carga y descarga como contrato autónomo.....	23
2.1. Competencia judicial internacional.....	24
2.2. Ley aplicable.....	28
IV. RESPONSABILIDAD.	30
1. Responsable según la normativa internacional.....	31
2. Responsabilidad según la normativa nacional española.....	32
3. Causas de exoneración de responsabilidad.....	34
4. Puesta a disposición del vehículo.....	35
5. Paralización del vehículo.....	36
6. Retraso en la entrega como consecuencia de una mala realización de la carga y descarga.....	37

7.	Tiempo de conducción.....	38
V.	CONCLUSIONES FINALES.	39
VI.	FUENTES CONSULTADAS.	44

ABREVIATURAS

CMR	Convenio de Ginebra, de 19 de mayo de 1956, relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.
DOCE	Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea.
LCTTM	Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
ROTT	Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres
RB-I bis	Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, sobre competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil
RR-I	Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio de 2008, relativo a la ley aplicable a la obligaciones contractuales.
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
STSJ	Sentencia de Tribunal Superior de Justicia.
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
UE	Unión Europea.

I. CONTEXTUALIZACIÓN

De entre todas las actividades necesarias para llevar a cabo el transporte de unas mercancías nos encontramos con el estricto desplazamiento de las mismas así como con otra serie de actividades tendentes a posibilitar ese desplazamiento, como por ejemplo las operaciones de carga y descarga. Todas estas actividades tienen una gran coordinación en la práctica, no así en lo que al plano jurídico se refiere, atendiendo al estado actual de la regulación del transporte.

El contrato de transporte es aquel por medio del cual el porteador queda obligado frente al cargador a realizar el traslado, en este caso de mercancías, y a entregárselas al destinatario, a cambio de un precio, sin daño o menoscabo de su valor¹.

De entre todos los tipos de transportes, el realizado por carretera cuenta con diversas ventajas respecto del resto, como son su flexibilidad, gracias a la gran diversidad de vehículos adaptados a diferentes tipos de carga y su más sencilla manipulación, ya que en muchas ocasiones es el único medio con el cual se puede llegar hasta el destino final².

Por tanto, habida cuenta del alto movimiento de mercancías por medio de transporte por carretera existente en la actualidad, las operaciones de carga y descarga necesarias para llevar a cabo estos transportes cobran gran relevancia. Estas actividades constituyen un punto esencial para respetar las exigencias de rapidez y seguridad que el mercado del transporte requiere.

Estas actividades plantean dos cuestiones. En primer lugar, la determinación de los sujetos obligados a llevar a cabo la carga y la descarga y, en segundo, la atribución de la responsabilidad por los perjuicios ocasionados. La determinación de estas cuestiones es una función importante que debería desempeñar la regulación aplicable a estas cuestiones³.

Las operaciones de carga y descarga en sentido estricto suponen la colocación de la mercancía dentro del vehículo y la bajada del mismo respectivamente. En este sentido, el resto de actividades complementarias como la estiba y desestiba, por

¹ JUAN Y MATEU, F. *Los contratos de logística*. Marcial Pons, Madrid, 2009. Págs. 23-24.

² *Transporte internacional de mercancías*. Instituto español de comercio exterior (ICEX), Madrid, 2004. Pág. 31.; CABRERA CÁNOVAS, A. *Contratación del transporte nacional e internacional de mercancías*. Fundación Confemetal, Madrid, 2011. Pág. 23-24.

³ EMPARANZA, A. "Las obligaciones de carga y descarga", en <http://www.cialt.com/es/publicaciones-ver-todos/34-articulos-transporte/834-las-obligaciones-de-carga-y-descarga> , 2011.

ejemplo, quedarían fuera⁴. No obstante, determinados autores defienden que no cabe la posibilidad de admitir la carga y descarga en sentido estricto como una categoría a la que le corresponde un régimen jurídico concreto⁵. Por tanto, sería necesario hacer uso de un concepto de carga y descarga más amplio.

La carga y descarga en sentido amplio engloban, además de la izada y bajada de las mercancías al vehículo, todas aquellas actividades necesarias para la correcta consecución del transporte de las mercancías⁶.

En muchas ocasiones se considera que las operaciones de carga y descarga de mercancías son actividades complementarias al contrato de transporte y, en consecuencia, se estima que le son aplicables las normas que regulan el propio contrato de transporte facilitándose con ello la comprensión de tales actividades⁷.

En la mayoría de las normas aplicables al sector se fijan los límites temporales del transporte mediante los conceptos jurídicos de “recepción” y “entrega” de las mercancías, de manera que el transporte comienza desde el momento en el que el transportista reciba la mercancía hasta el momento de su entrega⁸. Por tanto, para determinar si los actos materiales de “carga” y “descarga” son o no parte del transporte como prestaciones accesorias a la principal, habría que observar, en cada caso, si estas se encuentran o no dentro del periodo de responsabilidad del transportista, es decir, tras la recepción y antes de la entrega de la mercancía⁹.

En efecto, nos encontramos con dos posibilidades; que las operaciones de carga y descarga sean parte del contrato de transporte, como prestaciones accesorias o que dichas operaciones constituyan un contrato autónomo¹⁰.

En la actualidad son escasas las normas o preceptos que hacen referencia a las operaciones de carga y descarga en contrato autónomo. Esto permite definir el contrato

⁴ MORILLAS JARILLO, M.J., “Carga, descarga, estiba y desestiba: obligaciones y responsabilidad”, en *Revista de Derecho de transporte*, número 6, 2010. Págs. 99-129.

⁵ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*. Págs. 31-32.

⁶ LÓPEZ RUEDA, F.C., *El régimen jurídico de la carga y descarga en el transporte de mercancías*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2005. Págs. 63-65.

⁷ LÓPEZ RUEDA, F.C., *op. cit. supra* nota 6. Pág. 24

⁸ MARTÍNEZ SANZ, F. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. Págs.44-54; GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. Nota 5. Pág. 120.

⁹ LÓPEZ RUEDA, F.C., *op. cit. supra* nota 6. Págs. 24-28.

¹⁰ BELINTXON MARTIN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Aranzadi, 2015. Pág. 104; MORILLAS JARILLO, M.J., *op. cit. supra* nota 4.

de carga y descarga de las mercancías como un contrato atípico. Además de atípico, el contrato autónomo de carga y descarga es bilateral, oneroso, no formal y consensual¹¹.

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

1. Normativa internacional

1.1. Reglamento 1215/2012 sobre competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

El Reglamento (UE) 1215/2012¹² regula tanto la competencia judicial como el reconocimiento y ejecución de resoluciones dictadas en el seno de la Unión Europea en materia civil y mercantil. Este reglamento es también conocido como Reglamento Bruselas I bis (RB-I bis) y está en vigor desde el día 10 de enero del 2015¹³.

El RB-I bis sustituye al Reglamento 44/2001 de 22 de diciembre de 2000 (Reglamento Bruselas I¹⁴) y contiene el texto original de éste último pero con las modificaciones correspondientes¹⁵. Por tanto, se trata de un Reglamento de refundición mediante el cual se pretende mejorar la aplicación de determinadas disposiciones, mejorar la libre circulación de resoluciones judiciales y mejorar el acceso a la justicia¹⁶.

Este Reglamento tiene como objetivo colaborar con el desarrollo del espacio de libertad, de seguridad y de justicia buscado en la UE, para lo que resulta necesaria una cooperación judicial entre todos los Estados miembros. Por tanto, es un instrumento jurídico vinculante y directamente aplicable en los Estados miembros.

¹¹ LÓPEZ RUEDA, F.C., *op. cit. Supra* nota 6. Págs. 75-97.

¹² Diario Oficial de la Unión Europea 20/12/2012 L-351/1.

¹³ Artículo 81 Reglamento. Bruselas I bis: “El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del 10 de enero de 2015, con excepción de los artículos 75y 76, que serán aplicables a partir del 10 de enero de 2014. El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros con arreglo a los Tratados”.

¹⁴ Diario Oficial de las Comunidades Europeas 16/01/2001 L-12/1.

¹⁵ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol. 1, Comares, Granada, 2014. Pág. 163.

¹⁶ Considerando I Reglamento Bruselas I bis: “EL 21 de abril de 2009, la Comisión adoptó un informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº44/2001 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”.

El RB-I bis tiene un carácter imperativo, es decir, obligatoria, y directamente aplicable, sin necesidad de ratificación por los Estados miembros¹⁷.

En definitiva, el Reglamento trata de atenuar las diferencias de las normativas nacionales en competencia judicial y reconocimiento de resoluciones judiciales para hacer así más efectivo el buen funcionamiento del mercado interior de la UE.

1.2.Reglamento 593/2008 (Roma I) relativo a la ley aplicable a la obligaciones contractuales.

El Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio, relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales, o como es comúnmente conocido el Reglamento Roma I (RR-I)¹⁸, busca que las normas de conflicto de leyes de los Estados miembros designen una misma ley aplicable con independencia del país donde se vaya a juzgar el litigio y fue redactado para sustituir al Convenio de Roma de 19 de junio de 1980.

Este Reglamento se aplica únicamente a las obligaciones contractuales, quedando la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales regulada en el Reglamento (CE) 864/2007, de 11 de julio, Roma II¹⁹.

Se aplica a las obligaciones en materia civil y mercantil y quedan excluidas las materias fiscales, aduaneras y administrativas. Además, el artículo primero del propio Reglamento establece una serie de casos en los que, pese a tratarse de materia civil o mercantil, quedará excluida la aplicación del mismo, como por ejemplo el estado civil y la capacidad de las personas físicas, las obligaciones derivadas de los regímenes matrimoniales o los convenios de arbitraje.

Las normas contenidas en el RR-I regulan esencialmente en el mismo sentido que lo hacía el Convenio de Roma de 19 de junio de 1980, aunque se introducen diversas modificaciones de gran importancia.

Se trata de un Reglamento de la UE por lo que es obligatorio y directamente aplicable en todos los Estados miembros. Es de aplicación universal, lo que significa que, que se aplica con independencia de las circunstancias de cada caso²⁰.

¹⁷ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *op. cit. Supra* nota 15. Págs. 171-172.

¹⁸ DOUE 04/07/2008 L-177/6.

¹⁹ DOUE 31/07/2007 L-199/40.

La unificación normativa que supone el RR-I, al igual que su predecesor, favorece la previsibilidad del resultado de los litigios al aumentar la seguridad en cuanto a ley aplicable²¹. Por tanto, es uno de los instrumentos legales que contribuyen a conseguir el buen funcionamiento del mercado interior así como a la creación del espacio de libertad, seguridad y justicia buscado dentro del seno de la UE²².

Una de las grandes diferencias entre el Convenio de Roma de 1980 y el actual RR-I es que, mientras que el primero determinaba la ley aplicable a cada contrato atendiendo al grado de vinculación con cada país, es decir, utilizaba el principio de vínculos más estrechos, el RR-I únicamente hace uso de este principio en los casos en los que la ley aplicable no pueda ser determinada haciendo uso de los puntos de conexión que recoge²³. El motivo esencial del cambio de metodología para la determinación de la ley aplicable radica en que con el principio de vínculos más estrechos se daba la situación de que cada tribunal aplicaba una ley diferente para un mismo caso, lo que supone una ruptura del principio de previsibilidad.

Sin embargo, el RR-I hace uso de diferentes puntos de conexión para determinar la ley aplicable a cada caso. En primer lugar, se deja en manos de las partes la determinación de la ley aplicable a su contrato, es decir, rige la autonomía de la voluntad. En caso de que las partes no hagan uso de esta facultad, el Reglamento establece la ley aplicable a una serie de contratos en su artículo cuarto. Y, como ya se ha mencionado, únicamente en el caso en que la ley aplicable no pueda ser determinada de estas formas o cuando los vínculos sean manifiestamente más estrechos con otro país al designado por el artículo cuatro entrará en juego el principio de vínculos más estrechos.

²⁰ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol. 2, Comares, Granada, 2014. Pág. 756.

²¹ BELINTXON MARTIN, U., “La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador” en PETIT LAVAL, M.V., MARTINEZ SANZ, F. y RECALDE CASTELLS, A., *La nueva ordenación del mercado de transporte*. Marcial Pons, Madrid, 2013. Págs. 20.

²² Considerando 3 Reglamento Roma I: “ La Unión se ha fijado el objetivo de mantener y desarrollar un espacio de libertad, de seguridad y de justicia, entre otros medios facilitando el acceso a la justicia, en particular gracias al principio de reconocimiento mutuo de resoluciones judiciales y extrajudiciales en materia civil. Para el progresivo establecimiento de dicho espacio, la Unión debe adoptar medidas en el ámbito de la cooperación judicial en asuntos en materia civil con repercusiones transfronterizas, en particular cuando resulte necesario para el buen funcionamiento del mercado interior”.

²³ LORENTE MARTÍNEZ, I. “Convenio de roma 1980 y reglamento Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la unión europea”, en *Cuadernos de derecho transnacional*, volumen 7, número 1, 2015, págs. 269-276.

El sistema utilizado en el RR-I elimina el problema de la utilización de diferentes leyes para un mismo litigio, favoreciendo así el reconocimiento y ejecución de resoluciones en los Estados miembros donde no se haya dictado dicha resolución²⁴.

2. Convenios internacionales

Pese a que uno de los objetivos de la UE en el ámbito normativo sea la armonización de la normativa, los instrumentos normativos de la UE no obligan a los Estados miembros a denunciar aquellos Convenios internacionales que mantengan con Estados no miembros de la Unión, puesto que, al no existir una relación propia de la UE con dichos Estados, resulta conveniente el mantenimiento de los Convenios de los que sean parte los Estados miembros en aras de no perjudicar la cooperación con terceros Estados.

No obstante, teniendo en cuenta la existencia de determinados Convenios que podrían plantear problemas de coordinación al recoger soluciones no coherentes con la dirección normativa adoptada por la UE, son los Estados miembros quienes deben analizar la necesidad de minimizar la diversificación del Derecho internacional²⁵.

2.1. *Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).*

El Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo a los contratos de transporte de mercancías internacionales por carretera, más conocido como Convenio CMR, es aplicado en todos los países miembros de la UE así como en algunos más²⁶.

El objetivo de este Convenio es la unificación de criterios sobre los documentos necesarios en el transporte de mercancías por carretera y sobre la responsabilidad del transportista o porteador.

²⁴ LORENTE MARTÍNEZ, I. *op. cit. Supra* nota 23, págs. 269-276.

²⁵ FRANZINA, P. “Las relaciones entre el reglamento Roma I y los convenios internacionales sobre conflictos de leyes en materia contractual”, en *Cuadernos de derecho transnacional*, volumen 1, número 1, 2009, págs. 92-101.

²⁶ Estados firmantes: Albania, Armenia, Alemania, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Jordania, Kazajstán, Kirguizistán, Letonia, Líbano, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldavia, Mongolia, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Portugal, Polonia, Reino Unido, Rumania, Rusia, Serbia, Siria, Suecia, Suiza, Tayikistán, República Checa, República de Macedonia, República Islámica de Irán, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán.

Tal y como recoge el artículo primero del Convenio, el cual establece el ámbito de aplicación del mismo, debe tratarse de transportes de mercancías por carretera realizados con contraprestación económica y, además, para que el transporte sea considerado internacional a efectos de este Convenio y, por tanto, se aplique el mismo, el lugar de origen y el de destino deberán estar en países diferentes, siendo al menos uno de ellos firmante del Convenio y sin importar si los países de tránsito son o no firmantes²⁷. En este mismo artículo se indica que quedan fuera de la aplicación del Convenio los transportes postales, los funerarios y los de mudanzas.

Se trata de un Convenio de aplicación imperativa y no modificable tal y como queda recogido en el apartado quinto de su primer artículo²⁸. El carácter imperativo del Convenio supone la obligada aplicación de sus normas para este tipo de relaciones contractuales, primando en consecuencia sobre lo estipulado por el Derecho nacional. Y así lo ha defendido el Tribunal Supremo de nuestro país en reiteradas ocasiones, como por ejemplo en la Sentencia de 20 de diciembre de 1985²⁹ o la Sentencia de 18 de junio de 1991³⁰ en las que se establece que se debe aplicar el CMR con prioridad sobre la legislación nacional española³¹.

No obstante, este Convenio regula el transporte internacional de mercancías por carretera a rasgos generales, por tanto, para aquellas cuestiones no reguladas en el mismo será de aplicación subsidiaria la legislación nacional aplicable a cada caso.

Atendiendo a las operaciones de carga y descarga de las mercancías, objeto de este trabajo, el CMR no las regula pese a tratarse de una cuestión de suma importancia dentro del sector del transporte de mercancías por carretera³².

²⁷ SÁNCHEZ GAMBORINO, F.J., *El contrato de transporte internacional. CMR*. Tecnos, 1996. Págs. 45-46; CABRERA CÁNOVAS, A. *op. cit. Supra* nota 2. Pág. 77.

²⁸ SÁNCHEZ GAMBORINO, F.J., *op. cit. Supra* nota 27. Pág., 53.

²⁹ Aranzadi 6605.

³⁰ Aranzadi 4520.

³¹ SANCHEZ-GAMBORINO, F., y CABRERA CÁNOVAS, A. *El Convenio CMR. El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera*. Marge Books, Barcelona, 2012. Pág. 131.

³² BELINTXON MARTIN, U., *op. cit. supra* nota 10. Pág. 97.

3. Normativa nacional

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

La Ley 15/2009 de 11 de noviembre, en adelante LCTTM, regula el contrato de transporte terrestre de mercancías a nivel nacional en nuestro país. Pese a que en el año 2007 fue publicado el anteproyecto de esta ley, no fue hasta el 12 de noviembre de 2009 cuando finalmente fue publicada en el BOE y entró en vigor el 12 de febrero de 2010³³.

El principal objetivo de la ley es actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte de mercancías tanto por carretera como por ferrocarril u otros medios de transporte terrestres, puesto que se trata de uno de los sectores que, por su importancia, necesita de más reformas y actualizaciones. Hasta la entrada en vigor de la LCTTM, el contrato de transporte por carretera se regulaba mediante diversa normativa como por ejemplo en los artículos 349 y siguientes del Código de Comercio (derogados por esta ley).

Esta Ley regula, por tanto, los contratos de transporte de mercancías por carretera que se lleven a cabo dentro del ámbito nacional realizados por cuenta ajena y con contraprestación económica³⁴.

La LCTTM da una gran importancia a la autonomía de la voluntad ya que tiene un carácter dispositivo, su artículo tercero establece que los acuerdos particulares primarán frente a esta ley³⁵. No obstante, esta naturaleza dispositiva no es absoluta puesto que la ley contiene diversos preceptos que tienen naturaleza imperativa, como por ejemplo aquellos que establecen el régimen de responsabilidad del transportista³⁶. Además, el mismo artículo tercero establece que las condiciones generales del contrato

³³ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y LÓPEZ QUIROGA, J., “La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/2591/documento/articuloUM.pdf?id=3023>.

³⁴ CABRERA CÁNOVAS, A. *Contratación del transporte nacional e internacional de mercancías*. Fundación Confemetal, Madrid, 2011. Pág. 90.

³⁵ MARTÍNEZ SANZ, F. y HUGUET MONFORT, J., “Margen de la autonomía de la voluntad en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Revista de Derecho de Transporte*. Nº6, 2010. Págs. 23-33.

³⁶ GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Algunas consideraciones sobre las novedades de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en MARTÍNEZ SANZ, F. y PETIT LAVAL, M.V., *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*. Marcial Pons, Madrid, 2010. Págs. 129-156.

de transporte recogidas en la ley solo podrán ser modificadas mediante pacto cuando las obligaciones establecidas en este último sean más favorables para el adherente.

3.2.Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.

La ley reguladora del transporte terrestre por carretera anterior a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, era del año 1947, mientras que la reguladora del transporte ferroviario de 1877, por lo que esta ley fue redactada con la finalidad de adecuar la normativa a la realidad existente en aquellos tiempos.

La falta de adaptación a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte supuso la proliferación de un gran número de reglamentos tendentes a cubrir las necesidades normativas, lo que suponía una dificultad para determinar en cada momento la normativa vigente.

Por tanto, con la introducción de la LOTT se pretendió establecer un marco normativo general del sistema de transporte terrestre mediante un sistema flexible válido para diversas situaciones y mediante la cual se derogaron de forma expresa las normas con rango de Ley formal reguladoras de esta materia³⁷. El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres fue aprobado mediante Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre.

La última modificación de la LOTT tuvo lugar en el año 2013, fecha en la que ya estaba en vigor la LCTTM. Esta modificación, llevada a cabo como consecuencia de los cambios sufridos en el mercado del transporte terrestre tanto en el ámbito nacional como internacional, tiene como objetivo ofrecer una mayor capacidad de autogestión a las empresas del sector.

III. OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA COMO PARTE DEL CONTRATO DE TRANSPORTE O COMO CONTRATO AUTÓNOMO.

Tal y como se adelanta en la introducción de este trabajo, las operaciones de carga y descarga pueden ser incluidas dentro del contrato de transporte de que se trate o también puede tratarse de un contrato autónomo. Por tanto, para determinar tanto la

³⁷ Exposición de motivos de la LOTT.

competencia judicial internacional como la ley aplicable a estas operaciones, deberán analizarse ambas posibilidades por separado.

1. Operaciones de carga y descarga como parte del contrato de transporte

La primera de las opciones es considerar las operaciones de carga y descarga como parte del contrato de transporte de mercancías. De esta manera, todo lo relativo a estas operaciones deberá ser regulado por la normativa reguladora del tipo de transporte de que se trate.

1.1. Competencia judicial internacional

La competencia judicial internacional es la capacidad legal de los órganos jurisdiccionales y autoridades de un Estado para conocer de las controversias que se susciten por las situaciones privadas en la esfera internacional, es decir, consiste en determinar cuándo los órganos jurisdiccionales de un Estado son o no competentes para conocer un litigio³⁸.

Para determinar la competencia judicial internacional para los litigios suscitados en relación a un transporte de mercancías en ausencia de Convenio internacional aplicable, se debe acudir, en primer lugar, al Reglamento 1215/2012 sobre competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. En este Reglamento, conocido también como RB-I bis, no existe ninguna especialidad en relación a la competencia en los contratos de transporte de mercancías, por lo que se aplican los foros relativos a las obligaciones contractuales.

Dicho esto, el artículo 71 del Reglamento establece que el mismo no afectará a los Convenios en que los Estados miembros sean parte y que regulen la competencia judicial en materias particulares. Por tanto, al existir un Convenio especial relativo al transporte internacional, el Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), será a este último al que acudiremos en primer lugar para determinar la competencia judicial internacional.

El Reglamento 44/2001, predecesor del actual RB-I bis, tal y como se explica en un apartado anterior de este mismo trabajo, en su artículo 71, pese a tener una redacción

³⁸ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *op. cit. supra* nota 15. Pág. 114.

diferente, contenía la misma regla de especialidad que la establecida en el actual artículo 71.

Existen diversas sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en las que se analiza la relación entre el artículo 71 Reglamento 44/2001 y el artículo 31 del Convenio CMR.

1.1.1. Sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010 en el caso TNT Express Nederland.

La Sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010 resuelve una cuestión prejudicial planteada por el Hoge Raad der Nederlanden (Países Bajos) en relación a los preceptos mencionados anteriormente³⁹, en concreto sobre si el artículo 71 del Reglamento 44/2001 debe interpretarse en sentido de que este Reglamento únicamente cede frente al Convenio especial si la normativa de este último establece su aplicación exclusiva o si debe aplicarse siempre el Convenio especial. Por otro lado, se plantea si el TJUE es competente para interpretar el CMR y, en caso afirmativo, cómo debería interpretarse el artículo 31 CMR.

En relación a la primera cuestión, el TJUE defiende que el artículo 71 debe interpretarse de modo que, cuando el litigio está comprendido en el ámbito de aplicación de un Convenio especial, conviene aplicar las reglas enunciadas en el mismo. Es decir, se desprende que el legislador ha previsto que en caso de concurso de normas se apliquen los Convenios especiales con el objetivo de que se respeten las reglas que fueron dictadas teniendo en cuenta las características específicas de una materia en particular, siempre y cuando la aplicación de dichos Convenios no perjudique la cooperación judicial, la libre circulación de resoluciones y la seguridad jurídica. Para ello, las reglas de competencia judicial establecidas en los Convenios especiales, entre ellos el CMR, solo pueden ser aplicadas en la UE en la medida en que tengan un alto grado de previsibilidad, faciliten una buena administración de justicia y permitan reducir al máximo el riesgo de procedimientos paralelos.

En relación a la segunda cuestión planteada, el TJUE se declara no competente para la interpretación del artículo 31 CMR debido a que como dicho Convenio no

³⁹ El Hoge Raad der Nederlanden interpuso las cuestiones prejudiciales paralizando así el procedimiento que venía desarrollándose desde 2001, tanto en tribunales holandeses como alemanes, a causa del incumplimiento del contrato de transporte entre las compañías Siemens y TNT por la falta de entrega de la mercancías en su destino.

contiene ninguna cláusula que le atribuya competencia al TJUE, éste solo podría interpretarlo si está comprendido dentro del artículo 267 TFUE relativo a la competencia del TJUE para pronunciarse con carácter prejudicial. No obstante, este artículo únicamente le otorga competencia para la interpretación de los Tratados y de actos adoptados por las instituciones, órganos u organismos de la Unión por lo que no es competente para interpretar en el marco de un procedimiento prejudicial acuerdos internacionales celebrados entre Estados miembros y estados terceros. Por tanto, el Tribunal de Justicia no es competente para interpretar el art. 31 CMR.

1.1.2. Sentencia del TJUE de 19 de diciembre de 2013 en el caso Nipponkoa Insurance.

Otra de las sentencias del TJUE en las que se trata el artículo 71 del Reglamento 44/2001 y el artículo 31 del CMR es la sentencia del caso Nipponkoa en la que el Landgericht Krefeld (Alemania) le planteó unas cuestiones prejudiciales en relación a un caso de transporte internacional de mercancías por carretera en el que parte de la mercancía había sido sustraída⁴⁰.

En primer lugar se le planteó al TJUE si el artículo 71 permitía la interpretación de un Convenio internacional de manera totalmente autónoma o si por el contrario debían tenerse en cuenta los objetivos y principios del Reglamento 44/2001.

En respuesta a esta cuestión, el TJUE defendió que no cabe una aplicación del artículo 71 que permita el menoscabo de los principios de cooperación judicial perseguidos por la UE por lo que no puede interpretarse en el sentido de que la aplicación de un Convenio especial conlleve resultados menos favorables que los que resultarían de aplicar el Reglamento 44/2001.

Por tanto, en esta sentencia al igual con la ya mencionada STJUE TNT Express Nederland, se establece que el CMR solo podrá aplicarse en el seno de la Unión cuando permita alcanzar los objetivos de libre circulación de las resoluciones.

En relación a la segunda cuestión planteada, el TJUE estableció que el artículo 71 del Reglamento debe interpretarse en el sentido de que se opone a una interpretación del artículo 31 CMR según la cual una sentencia declaratoria negativa en un Estado

⁴⁰ En este caso el transporte fue efectivamente realizado por un subcontratista, Inter-Zuid. El transportista contratado, Nipponkoa, se comprometió a pagar para indemnizar el daño sufrido y, posteriormente, ejerció la acción de repetición contra el subcontratista.

miembro no tiene el mismo objeto y causa que una acción de repetición ejercitada en otro Estado miembro con motivo de los mismos daños y perjuicios.

Una vez analizada la posición del TJUE en relación a la interpretación del artículo 71 del Reglamento 44/2001 el cual regula en el mismo sentido que el actual RB-I bis, cabe concluir que el CMR será aplicable siempre y cuando no perjudique a los objetivos deseados dentro de la UE.

El CMR se aplica a los contratos de mercancías por carretera cuando el país de origen o de destino sea miembro del Convenio⁴¹. En su art. 31 se otorga al demandante la posibilidad de elegir entre tribunales de diversos países. En primer lugar, podrá optar por que sean competentes los tribunales de cualquiera de los países contratantes, es decir, el país de origen o el de destino. En segundo lugar, cabe la posibilidad de que elija los tribunales del lugar donde el propio demandado tenga su residencia habitual, domicilio principal o sucursal de agencia por intermedio de la cual se ha concluido el contrato. Finalmente, como última posibilidad que otorga el CMR, el demandante podrá elegir que resulten competentes para conocer del litigio los tribunales del lugar donde el transportista se haga cargo de la mercancía.

Por lo tanto, cuando el origen y el destino del transporte sean en países diferentes siendo al menos uno de ellos miembro del CMR, como es el caso de España, la competencia judicial internacional deberá determinarse atendiendo a lo establecido en este artículo, es decir, será el demandante quien tenga la posibilidad de optar entre las diversas opciones que le otorga el CMR. Siendo esto así, al ser España miembro del CMR, cuando un transporte de mercancías parta de España a otro país o viceversa, será de aplicación el CMR con prioridad a la normativa nacional.

Además de las jurisdicciones posibles recogidas en el artículo 31, el artículo 33 del mismo Convenio establece la posibilidad de someter el litigio a un Tribunal arbitral siempre y cuando dicho tribunal aplique el Convenio CMR.

⁴¹ Artículo 1 CMR: “1. El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato”.

1.2. Ley aplicable

Dejando la competencia judicial a un lado, para determinar la ley aplicable debemos acudir al RR-I relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales.

Del artículo 25 apartado primero de este Reglamento, que se trata de una cláusula de compatibilidad, se desprende que primarán los Convenios internacionales que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones contractuales, es decir, el RR-I no será de aplicación en los casos en los que un Convenio especial establezca la ley aplicable al caso en particular. De esta manera, se cumple con lo dispuesto en el considerando cuadragésimo primero del Reglamento en el que se dispone la necesidad de respetar los compromisos internacionales adquiridos por los Estados miembros⁴². Sin embargo, el mismo artículo en su segundo apartado aclara que el RR-I primará ante aquellos Convenios internacionales celebrados exclusivamente entre Estados miembros.

Es decir, al igual que ocurre al determinar la competencia judicial internacional con el RB-I bis, el RR-I da prioridad a los Convenios entre Estados miembros y terceros Estados, de manera que no se perjudica la cooperación de los Estados miembros de la UE con Estados no miembros.

Como ya se ha mencionado, en el ámbito del transporte internacional de mercancías por carretera nos encontramos con el Convenio CMR, firmado tanto por los países Estados miembros de la UE como por terceros Estados. Por tanto, habrá que observar y analizar si el Convenio CMR dispone de una norma de conflicto que establezca la ley aplicable a los litigios suscitados en relación a las operaciones de carga y descarga.

De esta manera, al analizar el Convenio CMR nos encontramos con diversas normas de conflicto que regulan la ley aplicable para diferentes situaciones. Entre ellas, el artículo 16 del Convenio, en su último apartado, establece que para los casos en los que el transporte deba ejecutarse siguiendo las instrucciones recibidas, será de aplicación la ley del lugar donde se encuentren las mercancías. Por otro lado, el artículo 20 en su apartado cuarto dispone que habiéndose pagado indemnización por pérdida de la mercancía, si ésta apareciese el transportista dispondrá de ella de acuerdo a la ley del país donde se encuentre la mercancía. Otra de las normas de conflicto que pueden encontrarse dentro del CMR se encuentra en el artículo 32, concretamente en su

⁴² FRANZINA, P. *op. cit. supra.* nota 25. Págs.92-101.

apartado tercero, el cual fija la ley del lugar donde se ejerza jurisdicción para regir tanto la suspensión de la prescripción como la interrupción de la misma.

Pese a que el CMR recoge diferentes normas de conflicto para la determinación de la ley aplicable, ninguna de ellas hace referencia a la parte del contrato de transporte en estudio, es decir, el CMR no contiene ninguna norma que establezca la ley aplicable a las operaciones de carga y descarga de las mercancías⁴³.

Siendo esto así, la ley aplicable no puede determinarse por el Convenio especial del contrato de transporte, por lo que habrá que estar a lo dispuesto en el RR-I.

El RR-I hace uso de diversos puntos de conexión para la determinación de la ley aplicable al contrato. En primer lugar, el artículo tercero, con carácter general, establece la libertad de elección de la ley aplicable entre las partes, lo que significa que son las partes las que, de común acuerdo, podrán decidir qué ley se aplicará en caso de existir un litigio en relación al contrato. No obstante, esta libertad no es absoluta puesto que, para que la elección sea válida, deberá ser manifestada expresamente o deberá desprenderse de manera inequívoca del contrato o las circunstancias del caso. Por tanto, en los casos en los que las partes hubieren convenido la aplicación de una determinada normativa, será esa la aplicable, sin necesidad de acudir a una norma que la determine directamente.

Por otro lado, para los casos en los que las partes no hayan hecho uso de la posibilidad de convenir la ley aplicable, el artículo cuatro del RR-I establece la ley aplicable para diferentes tipos de contratos⁴⁴, como por ejemplo para aquellos cuyo objeto sea un derecho real o los contratos de arrendamientos de bienes inmuebles.

Sin embargo, es al artículo quinto del reglamento donde se debe acudir para saber cuál es la ley aplicable al contrato de transporte de mercancías. Este precepto dispone que será aplicable siempre y cuando las partes no hayan pactado la ley aplicable con arreglo al artículo tercero del Convenio. Este artículo diferencia el transporte de mercancías, al cual dedica su primer apartado y el transporte de pasajeros, en su segundo apartado.

Centrándonos en lo relativo al transporte de mercancías, el precepto establece que en defecto de elección, la ley aplicable será la del lugar de residencia habitual del

⁴³ BELINTXON MARTIN, U., *op. cit. supra*. nota 10. Pág. 97.

⁴⁴ LORENTE MARTÍNEZ, I. *op. cit. supra*. nota 23, págs. 269-276.

transportista siempre y cuando la recepción o entrega de la mercancía o la residencia del remitente estén ubicadas en ese mismo país⁴⁵. Para los casos en los que no se cumplan estos requisitos, la ley aplicable será la del país donde se realice la entrega de la mercancía, puesto que así lo establece el artículo quinto en aras de regular la ley aplicable de todos los litigios en relación a contratos de transporte de mercancías.

Tal y como queda reflejado, pese a que el Convenio de Roma de 1980, predecesor al RR-I, fijaba la ley aplicable al contrato de transporte en su artículo 4.4 mediante la presunción de que el contrato de transporte de mercancías presenta los vínculos más estrechos con el lugar donde está el establecimiento del transportista si éste coincide con el lugar de carga o descarga, el RR-I no hace uso de dicha presunción, sino que utiliza diferentes puntos de conexión para la fijación de la ley aplicable⁴⁶. Únicamente se aplicará la ley de otro país distinto al que resulte de aplicar el ya mencionado artículo quinto, en caso de que las partes no hayan pactado la ley aplicable y si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato presenta vínculos manifiestamente más estrechos con dicho país⁴⁷.

Esta presunción del Convenio de Roma de 1980, en relación a la ley aplicable al contrato de transporte terrestre en defecto de elección por las partes, ha sido tratada por el TJUE en diversas ocasiones, entre ellas en la sentencia de 23 de octubre de 2014 en el caso Haeger & Schmidt⁴⁸ o la sentencia de 6 de octubre de 2009 en el caso ICF⁴⁹.

En esta sentencia el TJUE destaca que el artículo 4.4 del Convenio de Roma se aplica cuando el objeto principal del contrato consista en el transporte de la mercancía. Además, destaca que cuando no sea posible la determinación de la ley aplicable mediante el artículo mencionado, será de aplicación el primer apartado del mismo, el

⁴⁵ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *op. cit. supra.* nota 20, págs.. 921-922.

⁴⁶ LORENTE MARTÍNEZ, I. *op. cit. supra.* nota 23, págs. 269-276

⁴⁷ Artículo 5.3. Reglamento Roma I: “Si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato, a falta de elección de la ley, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indicado en los apartados 1 o 2, se aplicará la ley de ese otro país”. ; LORENTE MARTÍNEZ, I. *op. cit. supra.* nota 19, págs. 269-276.

⁴⁸ Apartado 34 de la sentencia: “Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el juez nacional debe proceder a determinar la ley aplicable basándose siempre en las presunciones establecidas en el artículo 4, apartados 2 a 4, del Convenio de Roma (LCEur 1980, 398) , las cuales obedecen a la exigencia general de previsibilidad de la ley y, por tanto, de seguridad jurídica en las relaciones contractuales”.

⁴⁹ Apartado 62 de la sentencia: Según resulta de la letra y de la finalidad del artículo 4 del Convenio (LCEur 1980, 398) , el juez debe proceder a determinar la Ley aplicable basándose siempre en las mencionadas presunciones, las cuales obedecen a la exigencia general de previsibilidad de la Ley y, por tanto, de seguridad jurídica en las relaciones contractuales”.

cual establece que se aplicará la ley del país con el que el contrato presente una mayor relación.

En definitiva, pese a que el actual RR-I no mantenga el principio de vínculos más estrechos para la determinación de la ley aplicable a falta de elección, la solución que se desprende de ambos textos legales no difiere en gran medida ya que, mientras que el ya derogado establecía que los contratos de transporte presentan mayores vínculos con el país donde esté el establecimiento del transportista, siempre y cuando coincida con el lugar de carga o descarga, el RR-I establece el que será de aplicación la ley del mismo lugar, de una manera más directa aunque con términos diferentes⁵⁰.

El hecho de que el RR-I haga un uso excepcional del principio de vínculos más estrechos en su artículo 5.3 supone una mayor seguridad jurídica a la hora de determinar la ley aplicable al contrato⁵¹.

2. Operaciones de carga y descarga como contrato autónomo.

El contrato de carga y descarga de mercancías, como contrato independiente al de transporte, debe calificarse como un contrato atípico puesto que no hay ninguna norma específica que lo regule, ni a nivel nacional ni internacional.

No obstante, al igual que en todos los demás tipos de contratos, para poder afirmar que se trata de un contrato internacional es necesario que exista un elemento de extranjería de cualquier naturaleza. Es decir, que debe tratarse de una relación jurídica que esté vinculada con más de un ordenamiento jurídico, puesto que lo contrario no sería analizable en el ámbito internacional debiendo resolverse íntegramente por la normativa nacional que correspondiese en cada caso.

Dicho elemento de extranjería podría consistir tanto en un elemento objetivo como en uno subjetivo. El primero de ellos estaría relacionado con los bienes o actos jurídicos derivados del contrato, en este caso el lugar de carga o descarga, y el segundo aquellos relativos a las partes del contrato, como la nacionalidad.

En el caso de las operaciones de carga y descarga, resultaría difícil encontrar un elemento objetivo que conllevara el carácter internacional del contrato, debido a que

⁵⁰ BELINTXON MARTIN, U., “Ley aplicable a los contratos internacionales en defecto de elección: la interpretación del artículo 4 del Convenio de Roma y su proyección sobre el Reglamento Roma I”, en *La Ley Unión Europea*. Nº22, 2015; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el reglamento Roma I”, en *Cuadernos de derecho transnacional*, volumen 1, número 2, 2009.

⁵¹ LORENTE MARTÍNEZ, I. *op. cit. supra.* nota 23, págs. 269-276.

son operaciones realizadas en un mismo lugar, es decir, pese a que la carga y descarga pueden llevarse a cabo en lugares diferentes, cada una de ellas se realizará en un único lugar concreto.

Por tanto, únicamente estaremos ante un contrato internacional en el caso en el que exista un elemento subjetivo que conlleve el carácter internacional del contrato.

2.1. Competencia judicial internacional

En este caso, a diferencia de la anterior posibilidad analizada, no habrá un Convenio especial que regule la competencia judicial para las controversias suscitadas en relación a los contratos de carga y descarga. Por tanto, dicha competencia se determinará atendiendo a lo dispuesto en el Reglamento 1215/2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Para saber si es el mencionado Reglamento el que debe aplicarse, en lugar de aplicar la normativa interna de cada Estado, debe cumplirse al menos uno de los siguientes tres requisitos: que el demandado esté domiciliado en un Estado miembro, que una de las competencias exclusivas recogidas en el artículo 24 del Reglamento se dé en el territorio de un Estado miembro o que las partes, en uso de su autonomía de la voluntad, hayan sometido el litigio a los tribunales de un Estado miembro con independencia de su domicilio.

Una vez que se haya comprobado la concurrencia de uno de estos tres requisitos alternativos, se seguirá el sistema de foros recogido en el Reglamento para determinar la competencia judicial internacional.

Entre los diferentes foros recogidos en el Reglamento, no hay ninguno que determine directamente la competencia para conocer de los contratos atípicos, como es el caso del contrato de carga y descarga internacional, por lo que habrá que seguir la regla general para determinarla.

Al no poder encajar el contrato de carga y descarga de las mercancías dentro de ninguno de los supuestos de competencia exclusiva del artículo 24 del Reglamento 1215/2012, deberá analizarse al foro de la autonomía de la voluntad recogido en los artículos 25 y 26, es decir, la sumisión expresa y la sumisión tácita respectivamente.

La sumisión expresa supone que las partes designan qué tribunal será competente para conocer de un litigio que pudiera surgir o de uno ya surgido. Las

ventajas de la sumisión expresa son, por un lado, la seguridad jurídica que supone para las partes. Por otro lado, esta posibilidad que se les otorga a las partes es una gran ventaja para empresas que realicen un gran número de operaciones internacionales, como podría ser el caso de una empresa dedicada a la carga y descarga de mercancías, y todo ello debido a que supone la posibilidad de unificar regulación.

Con el objetivo de aumentar la seguridad jurídica y de facilitar la demostración de la existencia de la cláusula de atribución de competencia, se establecen tres posibles formas de designar los tribunales. En primer lugar, cabe la posibilidad de realizarlo por *escrito o verbalmente con confirmación escrita*. En segundo lugar, cabe la posibilidad de que la competencia sea atribuida *en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas y, finalmente, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan*⁵².

En caso de existir esta cláusula, la cual será autónoma respecto del contrato principal, la consecuencia es que los tribunales designados en dicha cláusula serán los únicos competentes y se derogará la competencia de cualesquiera otros tribunales.

En los casos en los que el demandado comparece ante el tribunal ante el cual ha sido demandado, sin impugnar la competencia del mismo, dicho tribunal deviene competente por la sumisión tácita del artículo 26 del Reglamento. La sumisión tácita posterior al surgimiento de la controversia deroga la sumisión expresa anterior.

En definitiva, en los casos en los que la competencia no venga determinada por el artículo 24, es decir, que no se trate de un caso de competencia exclusiva, las partes podrán designar la competencia de los tribunales del Estado que deseen. Por tanto, en los casos en los que hagan uso de tal posibilidad, serán los tribunales elegidos los únicos competentes para conocer del caso en concreto.

En caso en el que no pueda determinarse la competencia judicial internacional por ninguna de las anteriores dos vías, el siguiente foro que utiliza el Reglamento 1215/2012 es el del domicilio del demandado⁵³. El concepto de domicilio puede variar en los diferentes ordenamientos jurídicos, por tanto, al tratarse de un elemento que podría resultar interpretado de diferentes maneras dependiendo de los tribunales, el

⁵² Apartado primero del artículo 25 RB-I bis.

⁵³ Artículo 4 RB-I bis: “Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual sea su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado”.

propio Reglamento 1215/2012, en sus artículos 62 y 63, dispone qué deberá entenderse por domicilio de las personas, tanto físicas como jurídicas, a estos efectos.

Por el artículo 62, cuando se trate de una persona física su domicilio vendrá determinado por la ley del país del que sean los órganos jurisdiccionales que estén conociendo del asunto. En el caso español, para determinar si una persona física tiene o no su domicilio en España debemos acudir al artículo 40 del Código Civil, el cual establece que el domicilio será el lugar de residencia habitual. Por tanto, podrán ser demandadas en España, en virtud del artículo 4 del RB-I bis, las personas físicas que tengan su residencia habitual en el Estado español⁵⁴.

Sin embargo, en el caso de las personas jurídicas, el artículo 63 no remite a ninguna otra normativa y fija directamente cual será el domicilio de las mismas; la persona jurídica tendrá su domicilio donde se encuentre su sede estatutaria, su administración central o su centro de actividad principal.

En definitiva, en caso de que las partes no hayan acordado la competencia judicial, ni exista una sumisión tácita al respecto, dicha competencia será de los tribunales del país donde el demandado esté domiciliado, con independencia de si se trata de un Estado miembro del Reglamento o de un tercer Estado.

No obstante, desde el artículo séptimo hasta el noveno del mismo Reglamento establecen unos foros especiales por razón de la materia. Estos son foros alternativos al del domicilio del demandado de manera que, no existiendo pacto entre las partes, el demandante podría elegir entre demandar ante los tribunales del lugar de domicilio del demandado, o bien demandar ante alguno de los tribunales competentes por los artículos mencionados⁵⁵.

En el caso analizado, siempre y cuando la carga y descarga se regulase mediante un contrato, nos interesaría lo dispuesto en el apartado primero del artículo séptimo, puesto que, para materias contractuales otorga la posibilidad de que sean competentes los tribunales del lugar donde deba cumplirse la obligación por la que tenga lugar la demanda. Además, especifica que dicho lugar será donde las mercaderías debieran ser entregadas para las compraventas de mercaderías y el lugar donde deban prestarse los servicios para los contratos de prestación de servicios.

⁵⁴ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *op. cit. supra.* nota 15. Págs. 251-252.

⁵⁵ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *op. cit. supra.* nota 15. Pág. 56.

De entre todos los contratos que forman la categoría genérica de contratos de prestación de servicios, en relación al tema tratado cabe distinguir entre el contrato de arrendamiento de obra y el de arrendamiento de servicios. El contrato de arrendamiento de servicios se define como aquel por el cual una parte se compromete a desempeñar una actividad a cambio de un precio fijo o determinable atendiendo al tiempo invertido y las operaciones realizadas para la conclusión de la obligación⁵⁶. No obstante, esta definición corresponde más a la categoría de contratos de servicios que al contrato especial en cuestión. Por tanto, para entender más adecuadamente la naturaleza del contrato de arrendamiento de servicio, resulta necesario hacer una comparación con el resto de contratos especiales de servicios⁵⁷.

La principal distinción entre el arrendamiento de servicio y el de obra, tal y como ha sido defendido doctrinal y jurisprudencialmente, radica en la clasificación entre obligaciones de medios y de resultado, siendo en el contrato de obra donde el obligado debe obtener un determinado resultado y, en caso de que la obligación suponga solo la necesidad de desenvolver una determinada actividad estaremos ante un arrendamiento de servicios⁵⁸.

Esta clasificación ha recibido diversas críticas, entre ellas, la afirmación de que todas las obligaciones son de resultado, es decir, que todos los contratos se realizan para perseguir un objetivo. Pese a que esta afirmación es cierta, no resulta suficiente para eliminar la diferencia entre contrato de obra y arrendamiento de servicio puesto que habrá que atender a si la consecución del objetivo es o no obligatoria, cuestión que hace diferenciar ambos contratos⁵⁹.

Resulta complicado afirmar con completa seguridad el carácter de arrendamiento de servicio o de contrato de obra de determinados contratos, como en el caso objeto de este trabajo, del contrato de carga y descarga de las mercancías debido a la dificultad que supone determinar si la obligación engloba o no la necesidad de la consecución del objetivo, en este caso que las mercancías sean cargadas y descargadas sin sufrir ningún

⁵⁶ RUBIO TORRANO, E. y SÁENZ G^a DE ALBIZU, J.C., *Lecciones de Contratación Civil y Mercantil*. Thomson Reuters Aranzadi, 2012. Pág. 237.; YZQUIERDO TOLSADA, M. *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias*. Tomo XVI. *Los contratos internacionales (I)*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014. Pág. 211.

⁵⁷ YZQUIERDO TOLSADA, M. *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias*. Tomo IV. *Contratos de prestación de servicios y realización de obras (I)*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014. Pág. 53.

⁵⁸ YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra*. nota 57. Pág. 70-73 y 184.

⁵⁹ YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra*. nota 57. Pág. 72.

tipo de daño. No obstante, debido a la necesidad de determinar tanto la competencia judicial internacional como la ley aplicable para los litigios suscitados en realización a estos contratos, en la normativa internacional hacen uso de la expresión “contrato de prestación de servicios”, de manera que se evita tener que distinguir entre aquellos contratos que obligan a obtener un determinado resultado de los que no. Es decir, el contrato de prestación de servicio, tal y como se le hace referencia, engloba tanto las obligaciones de resultado como las de medios⁶⁰. Siendo esto así, cabe afirmar que, a estos efectos, el contrato de carga y descarga sí forma parte del contrato de servicio.

En conclusión, volviendo a la determinación de la competencia judicial internacional, en el caso de los litigios surgidos en relación al contrato internacional de carga o descarga de las mercancías, vendrá determinada, en primer lugar, por la voluntad de las partes de acuerdo a los artículos 25 y 26 del RB-I bis, y, a falta de elección, el demandante tendrá la posibilidad de acudir ante los órganos del país donde el demandado esté domiciliado, tal y como posibilita el artículo 4 del Reglamento, o a los del lugar donde deba prestarse la obligación en virtud a lo dispuesto en el apartado 1.b del artículo séptimo del Reglamento.

2.2. *Ley aplicable.*

Al igual que en el caso en el que tratábamos las operaciones de carga y descarga como parte del contrato de transporte de mercancías, al considerarlo un contrato autónomo también es necesario analizar la ley aplicable que le corresponde.

Para determinar la ley aplicable, entendiendo que se trata de una responsabilidad contractual, se debe acudir al RR-I, ya mencionado en apartados anteriores. En caso, de que las operaciones de carga y descarga no estuviesen recogidas en un contrato, la normativa a utilizar para determinar la ley aplicable sería el Reglamento (CE) 864/2007, de 11 de julio, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, Roma II.

Tal y como ya se ha explicado anteriormente, el RR-I utiliza diversos puntos de conexión para determinar la ley aplicable. En primer lugar, en el artículo tercero establece que el contrato se regirá por la ley elegida por las partes contratantes de acuerdo. A falta de elección, deberá verse si el contrato puede calificarse como uno de los ocho tipos de contratos para los cuales el Reglamento, en su artículo 4.1., designa

⁶⁰ YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra.* nota 56. Pág. 205.

directamente la ley aplicable. De no poder determinarse la ley aplicable de ninguna de estas dos formas, el contrato se registrará por la ley del lugar con el que presente vínculos más estrechos⁶¹.

El artículo 3 RR-I, dispone que las partes podrán elegir la ley aplicable, expresamente o de forma implícita, de manera que resulte de manera inequívoca de los términos del contrato, tal y como se ha expuesto al analizar las operaciones de carga y descarga como parte del contrato de transporte de mercancías por carretera. Es decir, en caso de que no se especifique expresamente en el contrato o en otro documento válido la ley elegida por las partes, para hacer uso del derecho de elección, la ley elegida deberá desprenderse de manera cierta e inequívoca de la redacción del contrato⁶².

Que el Reglamento establezca en primer lugar la autonomía de la voluntad conflictual, es decir el derecho consistente en poder elegir la ley que regula su contrato, como medio para determinar la ley aplicable supone varias ventajas. Por un lado, introduce cierta seguridad jurídica a las partes ya que conocerán de antemano la ley aplicable al contrato y, por otro, permite que los contratantes se sometan a la ley más acorde a sus intereses⁶³.

Como ya se ha mencionado, la ley aplicable a falta de elección, o cuando ésta no resulte válida, se regula en el artículo cuarto del RR-I. El primer apartado de este precepto establece la forma de determinar la ley aplicable para una serie de contratos como son el de compraventa, el de prestación de servicios, los contratos que tienen por objeto derecho reales, los arrendamientos de bienes inmuebles, los contratos de franquicia, el contrato de distribución, la venta de bienes mediante subasta y los contratos celebrados en un sistema multilateral.

Como ya se ha explicado, el contrato de carga y descarga de mercancías queda englobado dentro del contrato de prestación de servicios por lo que deberemos ver qué dice el artículo 4.1. RR-I para este tipo de contratos.

El artículo 4.1., en su apartado b, dispone que para los casos de prestación de servicios la ley aplicable será la del país donde tenga su residencia habitual el prestador

⁶¹ YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra.* nota 56. Págs. 123-124.

⁶² YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra.* nota 56. Págs. 133-142.

⁶³ IRIARTE ÁNGEL, J.L. "La armonización del Derecho Internacional Privado por la Unión Europea", en *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*". Volumen 4, nº9, 2006. Págs. 53-54.; YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra.* nota 56. Págs. 127-132.

del servicio⁶⁴. En este caso, la ley aplicable será la del obligado a llevar a cabo las operaciones de carga y descarga.

No obstante, por el apartado tercero del mismo artículo, si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato presenta vínculos más estrechos con otro país, será la ley de ese otro país la que se aplique.

Por tanto, los tribunales, para resolver los litigios relacionados con los contratos de carga y descarga de mercancías, deberán aplicar, en primer lugar, la ley elegida por las partes y a falta de ésta será aplicable la ley donde el obligado a realizar la carga y descarga de las mercancías tenga su residencia habitual.

IV. RESPONSABILIDAD.

Una vez determinada tanto la competencia judicial internacional como la ley aplicable a las operaciones de carga y descarga, cabe analizar la responsabilidad de cada uno de los sujetos que toman parte en ellas.

Estando ante un contrato autónomo de carga y descarga, el responsable de llevar a cabo estas operaciones quedará determinado por el propio contrato. Este responsable podrá ser o bien el propio transportista pero mediante un contrato independiente del de transporte, o bien ser un tercero. En ningún caso los obligados por contrato serían el remitente o el destinatario, puesto que de ser ellos los obligados no sería necesario la realización del contrato.

Acudiendo a la normativa internacional, como ya se ha mencionado anteriormente, no existe ningún tipo de norma que verse específicamente sobre la carga y descarga. Por tanto, en caso de estar ante un contrato autónomo de carga y descarga, habría que acudir a la ley nacional aplicable en cada caso para determinar la responsabilidad del obligado a llevar a cabo dichas operaciones.

No obstante, si nos encontramos ante unas operaciones incluidas dentro del contrato de transporte, al tratarse de prestaciones accesorias, no siempre vendrá determinado el responsable de dicha obligación por el propio contrato. Es por ello que será necesario encontrar la normativa que indique quién resultará responsable en caso de que las partes no lo hayan acordado.

⁶⁴ YZQUIERDO TOLSADA, M. *op. cit. supra.* nota 56. Págs. 211-212.

1. Responsable según la normativa internacional.

El CMR, Convenio que es de aplicación para los contratos de transporte por carretera internacionales, no establece expresamente a quien corresponde la obligaciones de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga de las mercancías, lo que lleva a pensar que se quiere dejar dicha atribución en manos de la autonomía de la voluntad de las partes contratantes⁶⁵.

Pese a ello, hay autores que afirman que cabe la posibilidad de extraer implícitamente del artículo 17.4.c) del propio CMR el obligado a la carga y descarga. Este precepto dispone que es una presunción de exoneración de la responsabilidad del porteador el hecho de que el cargador y el destinatario realicen dichas actividades, por tanto, podría entenderse, mediante una interpretación al contrario de dicho artículo, que en principio es el transportista el obligado a realizarlas⁶⁶.

Aun así, esta interpretación del artículo 17 no puede ser defendida en tanto en cuanto el CMR sólo establece quien es el responsable en caso de que una parte del contrato lleve a cabo las operaciones pero en ningún caso dice quién es el obligado a ello⁶⁷. Además, el fin de este Convenio internacional es establecer un régimen mínimo sobre el contrato de transporte y no regular todas las cuestiones del mismo. Por ello, no es necesaria la atribución dispositiva de la carga y descarga⁶⁸.

Siendo esto así, en caso de que las partes no hayan acordado a quien corresponde llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, habrá que acudir a la normativa nacional para su determinación⁶⁹. En caso de que acuerden que sea el porteador quien las realice, este responderá por los daños que sufran las mercancías mientras que quedará exonerado de responsabilidad en el caso de que hayan acordado que deberán llevar a cabo las operaciones el remitente y destinatario⁷⁰.

⁶⁵ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 70-72; BELINTXON MARTIN, U., *op. cit. supra.* nota 10. Pág. 104; MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Págs. 41-44.

⁶⁶ MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Págs. 42-43.

⁶⁷ MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Págs. 43-44.

⁶⁸ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 70-71.

⁶⁹ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 72; BELINTXON MARTIN, U., *op. cit. supra.* nota 10. Pág. 105; MARTÍNEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, B. “Artículo 20. Sujetos obligados a realizar la carga y la descarga”, en DUQUE DOMINGUEZ, J.F. y MARTINEZ SANZ, F., *Comentarios a la ley del transporte terrestre.* Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2010. Pág. 255.

⁷⁰ MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Pág. 44.

2. Responsabilidad según la normativa nacional española.

En España hasta la entrada en vigor de la LCTTM era en la anterior redacción de la LOTT donde podía encontrarse la regulación relativa a las operaciones de carga y descarga, en concreto en su artículo 22. Este precepto establecía que los obligados a realizar la carga y descarga eran el cargador y el destinatario, a excepción de en los casos de carga fraccionada en los que eran obligación del transportista. No obstante, este precepto era de carácter dispositivo por lo que las partes podían acordar lo contrario⁷¹.

El problema surgía en relación al segundo apartado de este mismo precepto, puesto que disponía que el porteador sería responsable de las mercancías durante su carga y descarga incluso sin necesidad de que fuese el mismo el obligado a llevarlas a cabo, lo que llevaba a que los transportistas realizaran dichas operaciones aun sin ser los obligados⁷².

Para evitar este problema, la LCTM, dispone en su artículo 20 que la carga y descarga corresponden al cargador y destinatario respectivamente pero sin que la responsabilidad por los daños ocasionados recaiga sobre el transportista en cualquier caso, sino que éste sólo será responsable en los casos en los que sea él quien haya llevado a cabo tales operaciones⁷³.

Este precepto, al igual que el mencionado de la LOTT, tiene un carácter dispositivo. No obstante, la libertad de las partes de pactar algo diferente a lo dispuesto legalmente es limitada, ya que deberán realizar el pacto en contrario con anterioridad de la efectiva presentación del vehículo para su carga⁷⁴.

Parece adecuado que la obligación recaiga sobre el cargador y el destinatario puesto que generalmente serán quienes mejor conozcan las características de las mercancías transportadas y, por tanto, quienes mejor llevarán a cabo las tareas de carga y descarga⁷⁵. No obstante, queda abierta la posibilidad de que se pacte que sea el porteador el obligado para aquellos casos en los que por su experiencia resulte más

⁷¹EMPARANZA, A. *op. cit. supra.* nota 3.

⁷²EMPARANZA, A. *op. cit. supra.* nota 3.

⁷³EMPARANZA, A. *op. cit. supra.* nota 3; BELINTXON MARTIN, U., *op. cit. supra.* nota 10. Págs. 105-106; FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y LÓPEZ QUIROGA, J., *op. cit. supra.* nota 33.

⁷⁴GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 72-78; MARTÍNEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 69. Pág. 255-256; MORILLAS JARILLO, M.J., *op. cit. supra.* nota 4. Págs. 99-129.

⁷⁵GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 72-78; MARTÍNEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 69. Pág. 256.

conveniente que sea él quien realice la carga y descarga en atención a un mejor tratamiento de las mercancías⁷⁶.

Al igual que en la LOTT, en la LCTM también hay una excepción, en los casos de servicios de paquetería, donde generalmente un mismo transportista transporte en un mismo vehículo mercancías de diferentes contratantes y donde cada bulto es de inferior tamaño, el obligado a realizar la carga y descarga es el propio transportista⁷⁷.

Por tanto, cuando el porteador sea el obligado por acuerdo entre las partes a realizar la carga y descarga, estarán dentro de su periodo de responsabilidad por lo que responderá por los daños que sufran las mercancías durante la realización de estas operaciones. Además, el porteador deberá vigilar y controlar a los trabajadores que, estando a su cargo, lleven a cabo estas tareas. Es decir, deberá adoptar las debidas medidas de precaución así como impartir las órdenes necesarias para que las operaciones transcurran de la mejor manera posible⁷⁸. De lo contrario, tal y como ocurre en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa de 30 de diciembre de 2010⁷⁹, el transportista deberá responder por todos los daños sufridos a consecuencia de las actuaciones de sus trabajadores.

En cambio, si la obligación recae sobre el remitente y el destinatario la responsabilidad del porteador quedará limitada por el comienzo del transporte propiamente dicho y la puesta a disposición del vehículo para la descarga de las mercancías, de manera que no responderá por los daños causados a las mercancías durante la fase de carga y descarga⁸⁰. La Sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria de 20 de junio de 2013⁸¹ contiene un caso en el que las mercancías fueron sustraídas estando el vehículo a disposición del cargador para la realización de las labores de carga de las mercancías. Por tanto, quedando fuera del periodo de responsabilidad del porteador, éste tuvo que hacerse cargo de los perjuicios sufridos.

Al igual que ocurre en el caso en el que el transportista sea el obligado a realizar la carga y descarga, cuando estas operaciones incumben al cargador y destinatario

⁷⁶ MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Pág.44-54.

⁷⁷ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 72-78; MARTÍNEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 69. Págs. 259-260.; FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y LÓPEZ QUIROGA, J., *op. cit. supra.* nota 33.

⁷⁸ STSJ de Andalucía núm. 86/2014 de 16 de enero. Fundamento jurídico segundo.

⁷⁹ Aranzadi JUR/2014/177416.

⁸⁰ MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Pág.143-146; GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Pág.120 y ss.

⁸¹ Aranzadi JUR/2013/352739.

respectivamente también deberán tomar las medidas necesarias para que sean desarrolladas de la manera más diligente posible, así como deberán asegurarse de que los trabajadores a su cargo reciban las instrucciones necesarias para que así sea⁸².

Pese a que no se especifica en ninguna de las normas qué clases de daños son por los que deberán responder, debe entenderse que quedan incluidos los daños a terceros, tanto personales como materiales, así como los daños causados a la otra parte contratante⁸³.

3. Causas de exoneración de responsabilidad.

Tanto en el ámbito internacional como en el nacional existen preceptos dirigidos a limitar la responsabilidad del porteador. El CMR, en el segundo apartado de su artículo 17 y la LCTTM en el artículo 48.1, establecen que el porteador no será responsable por perjuicios ocasionados por acciones de terceros⁸⁴, entre los cuales se engloban el cargador y destinatario. Además, se exonera expresamente al transportista cuando la carga y descarga la realicen el remitente y el destinatario por el artículo 17.4.c CMR y el 49.1.c de la LCTTM⁸⁵.

En el caso en el que siendo el porteador el obligado a realizar la carga y descarga interviniese el remitente, estaría suministrando la causa de exoneración del 17.4.c CMR. Aun así, no resulta suficiente la simple intervención subordinada, sino que se precisa que el cargador disponga de un cierto margen de maniobra en la toma de decisiones⁸⁶.

Es el transportista quien tiene la carga de la prueba para poder hacer uso de esta exoneración. No obstante, si se trata de daños ocasionados por causa de alguno de los supuestos recogidos tanto en el artículo 17.4 del CMR como en la LCTTM, entre los cuales se encuentra que la carga y la descarga la realicen el cargador y el destinatario, por los preceptos 17.4.1 y 18.2 del CMR y el 49.1 de la LCTTM, el transportista únicamente deberá probar que el daño en las mercancías ha podido resultar de los riesgos particulares a dichas circunstancias⁸⁷.

⁸² Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm., 588/2012 de 24 de abril.

⁸³ MARTÍNEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 69. Págs. 256-257; MORILLAS JARILLO, M.J., *op. cit. supra.* nota 4. Págs. 99-129.

⁸⁴ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y LÓPEZ QUIROGA, J., *op. cit. supra.* nota 33; CABRERA CÁNOVAS, A. *op. cit. supra.* nota 34. Págs. 80-81.

⁸⁵ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Pág. 197-199.

⁸⁶ MARTÍNEZ SANZ, F. *op. cit. supra.* nota 8. Págs.103-106.

⁸⁷ MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho del transporte.* Marcial Pons, Madrid, 2010. Pág. 196.

Además, de la carga y la descarga por el remitente y el destinatario, se contemplan otra serie de circunstancias como causas específicas de exoneración de la responsabilidad del porteador que están relacionadas con la carga y descarga. Por un lado, el transportista quedará exonerado siempre y cuando el embalaje sea defectuoso o insuficiente y, por otro lado, quedará exonerado por la insuficiencia o imperfección en las marcas o signos correspondientes a las mercancías⁸⁸.

Por tanto, atendiendo al conjunto de circunstancias que exoneran al porteador, cabe afirmar que éste no responderá cuando los perjuicios causados sean consecuencia de que el remitente o el destinatario, o terceras personas por cuenta de estos, hayan realizado las operaciones de carga y descarga en sentido amplio⁸⁹.

4. Puesta a disposición del vehículo.

Pese a que el CMR no lo regula⁹⁰, la LCTTM sí que recoge como una de las obligaciones del transportista la puesta a disposición del vehículo para la carga de las mercancías⁹¹. Las partes podrán pactar el plazo en el que esta obligación deba ser cumplida y, a falta de elección, la propia ley establece que el porteador cumplirá presentando el vehículo antes de las seis de la tarde del día acordado⁹².

La consecuencia del incumplimiento de esta obligación siempre y cuando el plazo hubiere sido pactado, como del retraso en la misma, es que el cargador tendrá la facultad de resolver el contrato⁹³. No obstante, la ley no especifica la consecuencia del incumplimiento en caso de inexistencia de pacto entre las partes, por lo que hay autores que consideran que no opera la facultad del cargador de resolver el contrato⁹⁴.

⁸⁸ Artículos 17.4.b) CMR y 49.b) LCTTM y 17.4e) CMR y 49.e) LCTTM.

⁸⁹ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. nota 5. Págs. 199-204.

⁹⁰ BELINTXON MARTIN, U., *op. cit. supra*. nota 10. Pág. 110.

⁹¹ Artículo 18.1 LCTTM: “El porteador deberá poner el vehículo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo el vehículo a disposición del cargador con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado. Si se trata de un contrato de transporte de mercancías por carretera, y no se hubiere pactado plazo, el transportista cumplirá con su obligación poniendo a disposición el vehículo para su carga antes de las dieciocho horas del día señalado”.

⁹² FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y LÓPEZ QUIROGA, J., *op. cit. supra*. nota 33.

⁹³ Artículo 18.2 LCTTM: “Si existe pacto expreso previo entre las partes acerca del día y la hora u hora límite para la puesta a disposición del vehículo y el porteador no cumple dicho plazo, el cargador podrá desistir de la expedición de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador”.

⁹⁴ MORILLAS JARILLO, M.J., *op. cit. supra*. nota 4. Págs. 99-129.

5. Paralización del vehículo.

Tal y como se ha expuesto anteriormente, la ley atribuye al cargador y al destinatario la obligación de cargar y descargar las mercancías del vehículo, por lo que, en la mayoría de los casos, serán ellos quienes efectivamente las lleven a cabo.

Como toda obligación deberá realizarse con la mayor diligencia posible lo que engloba la necesidad de realizarlas puntualmente, es decir, que la realización de la actividad no se demore injustificadamente en el tiempo⁹⁵. En caso de que esto ocurriese el porteador resultaría perjudicado debido a la inmovilización de su vehículo por tiempo superior al pactado o el legalmente establecido, puesto que cabría la posibilidad de que perdiese la oportunidad a realizar otros transportes con el correspondiente coste económico que ello le supondría⁹⁶.

La figura de la paralización no se encuentra recogida en la normativa internacional relativa al transporte terrestre pero sí en la nacional. Por tanto, en los casos en los que las partes no acuerden las consecuencias derivadas de la paralización, se deberá acudir a la legislación nacional⁹⁷.

En concreto es el artículo 22 de la LCTTM el que regula la paralización del vehículo, y lo hace con la finalidad de que el porteador se vea compensado económicamente por los perjuicios sufridos⁹⁸. Por tanto, este régimen de paralizaciones tiene su razón de ser en la necesidad económica de la rápida liberación del vehículo.

Tal y como queda reflejado al inicio de este epígrafe, la paralización está altamente relacionada con las operaciones de carga y descarga, puesto que el retraso en la realización de las mismas cuando no sea imputable al porteador dará lugar a la paralización del vehículo. Por tanto, este artículo contempla el retraso en la realización de la carga y descarga desde la perspectiva de la compensación del daño económico por la pérdida de la disponibilidad del vehículo⁹⁹.

El artículo 22 establece un plazo de dos horas como máximo del tiempo de paralización del vehículo, lo que supone que la carga y descarga deberán llevarse a cabo en ese tiempo. Dicho plazo comenzará a contar desde la puesta a disposición del

⁹⁵ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. nota 5. Pág. 265-273.

⁹⁶ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. nota 5. Pág. 265-273; MORILLAS JARILLO, M.J., *op. cit. supra*. nota 4. Págs. 99-129; HERRERO SÚAREZ, C. “Artículo 22. Paralizaciones”, en *Comentarios a la ley del transporte terrestre*. Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2010. Pág. 278.

⁹⁷ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. nota 5. Págs. 265-273.

⁹⁸ HERRERO SÚAREZ, C. *op. cit. supra*. nota 96. Pág. 279.

⁹⁹ HERRERO SÚAREZ, C. *op. cit. supra*. nota 96. Pág. 278.

vehículo tanto para su carga como para la descarga. Al tratarse de un plazo rígido podría no adecuarse bien a determinadas circunstancias, no obstante se trata de una norma de carácter dispositivo por lo que cabe la posibilidad de que las partes establezcan otro plazo diferente que se adapte mejor a su situación particular¹⁰⁰.

El porteador, en tanto en cuanto es el perjudicado por la inmovilización del vehículo, es el legitimado activamente para reclamar la indemnización por paralización. Por tanto, sólo podrá reclamar tal indemnización si la carga y descarga son obligación de un tercero y siempre y cuando la demora no le sea imputable a el propio porteador.

La legitimación pasiva queda limitada al cargador aunque hay autores que defienden que debe entenderse comprendido también el destinatario en los casos en los que sea él quien lleve a cabo la descarga de las mercancías¹⁰¹.

En definitiva, se trata de que en los casos en los que el vehículo esté inmovilizado más del tiempo pactado o el legalmente establecido, sin ser causa imputable al porteador, éste tendrá derecho a una indemnización en aras de compensar el perjuicio sufrido.

6. Retraso en la entrega como consecuencia de una mala realización de la carga y descarga.

El retraso en la entrega de las mercancías se da siempre y cuando éstas no hayan sido entregadas en un plazo razonable o cuando no se realice la entrega en el plazo y lugar convenido entre las partes¹⁰².

Al tratarse de una responsabilidad contractual, el porteador únicamente responderá cuando el retraso en la entrega ocasione daños o perjuicios¹⁰³, los cuales

¹⁰⁰ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. nota 5. Pág. 265-273; HERRERO SÚAREZ, C. *op. cit. supra*. nota 96. Págs. 281-282.

¹⁰¹ HERRERO SÚAREZ, C. *op. cit. supra*. nota 96. Págs. 283-284; GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra*. nota 5. Pág. 265-273.

¹⁰² Artículos 33.1 LCTTM: “El porteador deberá entregar la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato. En defecto de plazo pactado, la mercancía deberá ser entregada al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso” y 19 CMR: “Hay retraso cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido; o, si no habiendo plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo necesario que es razonable otorgar a un transportista diligente, habida cuenta las circunstancias y, especialmente, en el caso de una carga parcial, del tiempo necesario para reunir un cargamento completo en condiciones normales”.

¹⁰³ Artículo 47.1 LCTTM: “El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta ley”.

pueden ser tanto materiales como económicos. Los primeros con aquellos daños o pérdidas de las mercancías provocadas por la tardanza en ser entregadas. Los segundos, en cambio, con aquellos daños económicos o financieros derivados del retraso en la entrega¹⁰⁴.

Siendo esto así, cuando el porteador haya asumido la obligación de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, y como consecuencia de su mala realización se alarga el tiempo necesario para ello, estaría retrasando la entrega con la consiguiente necesidad de responder en caso de que se ocasione algún daño de los anteriormente mencionados¹⁰⁵.

7. Tiempo de conducción.

En el ámbito internacional, nos encontramos con el Reglamento (CE) nº 561/2006 el cual recoge normas relativas al tiempo de conducción, las pausas y los periodos de descanso para el transporte por carretera de mercancías y viajeros¹⁰⁶. El objetivo de este Reglamento es armonizar las condiciones de competencia y mejorar las condiciones de trabajo así como la seguridad vial.

La razón de ser de este Reglamento radica en que el Reglamento (CEE) nº 3820/85 presentaba ciertas dificultades en la interpretación, aplicación, ejecución y control de algunas de sus disposiciones. Por ello, y con el objetivo de una aplicación eficaz y uniforme de las disposiciones, fue derogado por el actual Reglamento. Es decir, el presente Reglamento fue resultado de la búsqueda de un conjunto de normas más claras que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad¹⁰⁷.

El ámbito de aplicación del Reglamento se determina en el artículo segundo, estableciendo que se aplicará al transporte por carretera, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, que se efectúe exclusivamente dentro de la Comunidad o entre la Comunidad, Suiza y los países miembros del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

¹⁰⁴ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Pág. 191-196.

¹⁰⁵ GARCÍA ÁLVAREZ, B. *op. cit. supra.* nota 5. Págs. 194-196.

¹⁰⁶ DOUE 11/04/2006 L-102/1.

¹⁰⁷ Considerandos 4 Reglamento (CE) nº 561/2006: “Es deseable una aplicación eficaz y uniforme de esas disposiciones para lograr sus objetivos y evitar el descrédito de la normativa. Por consiguiente es necesario un conjunto de normas más claras y sencillas que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad por el sector del transporte por carretera y por las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento”.

El artículo 6 determina que el tiempo de conducción al día no será superior a nueve horas, ampliable a diez horas un máximo de dos veces por semana. Además, en el apartado quinto del mismo artículo se establece la obligación del porteador de registrar los periodos en los que realice otros trabajos, es decir, actividades definidas como tiempo de trabajo¹⁰⁸. Por tanto, el tiempo total que el conductor invierta tanto en conducción como en otros trabajos no podrán excederse en perjuicio de los tiempos de pausa y descanso recogidos en los artículos séptimo y octavo.

Las consecuencias de esta Reglamento en las operaciones de carga y descarga, son que el conductor no podrá realizar tales operaciones en los casos en los que realizarlas suponga incumplir los plazos fijados en el Reglamento, con la consecuente necesidad de que el porteador cuente con más personal para su realización en caso de ser el obligado a realizar tales tareas.

V. CONCLUSIONES FINALES.

Tras haber analizado los diferentes aspectos relativos a las operaciones de carga y descarga, la primera cuestión que se debe destacar es la falta de regulación existente a nivel internacional. Para los casos en los que formen parte del contrato de transporte y a nivel nacional e internacional en el caso de constituir un contrato autónomo.

En los casos en los que la carga y descarga formen parte del contrato de transporte, que se dará en los casos en los que el porteador o el cargador y el destinatario sean los obligados a llevar a cabo tales operaciones, por cuenta propia o ajena, es en la propia normativa reguladora del transporte donde debería especificarse la manera de determinar el obligado a llevar a cabo las operaciones.

En la normativa nacional, la LOTT establece que, siempre y cuando las partes previamente no hayan acordado algo diferente, serán el cargador y el destinatario los obligados a llevar a cabo la carga y descarga respectivamente. Como ya se ha analizado a lo largo del trabajo, el hecho de que se designe al cargador y el destinatario como los obligados viene apoyado en el argumento de que son ellos quienes mejor conocen las características del contrato y, por tanto, quienes mejor puedan llevar a cabo las operaciones necesarias para adecuarlas dentro del vehículo.

¹⁰⁸ TRUJILLO PONS, F., “La regulación del tiempo de trabajo en el transporte por carretera en la normativa comunitaria y su transposición al ordenamiento jurídico español”, en PETIT LAVAL, M.V., MARTINEZ SANZ, F. y RECALDE CASTELLS, A., *La nueva ordenación del mercado de transporte*. Marcial Pons, Madrid, 2013. Pág. 82.

Pese a que esto puede resultar cierto en determinadas situaciones, existen otra infinidad de casos en los que el transportista es la persona más adecuada para cargar y descargar las mercancías, ya que es quien conoce las características del vehículo, lo que hará que sepa cómo adecuar la carga que deba transportar.

No obstante, aunque la solución dada por la LOTT no sea la más adecuada para todos los casos, el hecho de que sea una norma dispositiva hace que sí sea válida para todos los contratos de transporte ya que, en los casos en los que es el cargador quien razonablemente debiera realizar las operaciones, son las partes del contrato quienes diligentemente deberían acordarlo. De no ser así, resulta más favorable que la normativa determine su obligación puesto que, de lo contrario, teniendo en cuenta la responsabilidad que puede acarrear la realización de una actividad aun sin ser una obligación contractual, surgirían conflictos a la hora de llevar a cabo la carga y descarga.

El CMR, en cambio, no incorpora ningún precepto que establezca a quien corresponde realizar la carga y descarga, sino que simplemente se limita a exonerar de responsabilidad al porteador en los casos en los que no sea él quien las lleve a cabo.

En mi opinión, la posición del CMR resulta más inapropiada que la acogida por la LCTTM debido a que ésta última supone una mayor seguridad jurídica para las partes y facilita la previsibilidad del resultado en casos de conflicto.

Siendo esto así, considero que es necesario que la regulación del contrato de transporte, tanto a nivel nacional como internacional, incorpore, no sólo las cuestiones relativas al transporte en sí, sino también las relativas a todas aquellas actividades necesarias para la correcta consecución del transporte, en este caso la carga y la descarga.

No obstante, que estas cuestiones sean reguladas dentro de la normativa del transporte terrestre no es suficiente ya que, como ya se ha visto, pueden darse casos en los que, por decisión de las partes, el obligado a cargar y descargar las mercancías del vehículo sea un tercero ajeno al contrato de transporte. En estos casos, la normativa del transporte no sería aplicable ya que se trataría de una actividad ajena al mismo. Esto supone la necesidad de abordar las operaciones de carga y descarga como un contrato autónomo.

En este sentido, no existe regulación alguna ni a nivel internacional ni nacional, lo que lo convierte en un contrato atípico. El gran problema que supone la falta de regulación es el mismo que se da en el caso del contrato de transporte internacional, la inexistencia de seguridad jurídica para las partes debido a las diversas posiciones que podrían tomar los diferentes tribunales.

Teniendo en cuenta la importancia actual del transporte por carretera y, por ende, el de todas las actividades que lo posibilitan, resulta altamente necesaria o conveniente una regulación que aborde los temas más esenciales de estas actividades. No obstante, la regulación nacional de estos aspectos, aunque sería un gran avance en este sentido, no sería suficiente ya que gran parte de los transportes de mercancías se hacen en el ámbito internacional.

En definitiva, considero que una armonización internacional, tanto dentro de la normativa del transporte como en una específica para las operaciones en cuestión, sería lo más conveniente para una buena regulación de las mismas. Además, resultaría conveniente que esta armonización llegase antes de que comenzasen a surgir grandes cantidades de conflictos en relación a estas actividades puesto que, viendo el cada vez más alto nivel de ventas internacionales, tanto entre empresas como de particulares, parece que es algo que no tardará mucho en llegar.

Esta armonización normativa internacional podría llevar aparejado lo que podría parecer un inconveniente, que es el acabar con la pluralidad legislativa. No obstante, siempre y cuando la armonización introduzca una buena respuesta para los problemas actuales, el fin de la pluralidad legislativa en este sentido no debería ser un inconveniente.

En caso de que se armonizase la regulación del contrato autónomo de carga y descarga mediante un Convenio internacional, éste debería abordar una serie de cuestiones. En primer lugar, debería contener normas que regulasen la competencia judicial internacional, es decir, debería ser posible determinar con el Convenio los órganos jurisdiccionales competentes para conocer de los asuntos en relación al contrato de carga y descarga. Teniendo en cuenta las prestaciones del contrato, considero que lo más adecuado sería dar la posibilidad al demandante de elegir entre órganos jurisdiccionales del país donde se lleve a cabo la carga o la descarga o, en su caso, los del lugar de residencia del demandando, ya que entiendo que son las dos opciones que mejor se ajustarían.

Además de la competencia judicial, sería conveniente poder determinar la ley aplicable al caso para aquellas cuestiones que no quedasen reguladas por el propio Convenio, ya sea por voluntad del legislador de no armonizar ese determinado aspecto del contrato, como por tratarse de una cuestión que no se preveía sería necesario introducirla en el Convenio. En este caso, también considero que la mejor opción sería aplicar la ley del lugar donde se lleve a cabo la prestación o, en su defecto, la del lugar de residencia del demandado.

En mi opinión, el Convenio debería, además, contener una respuesta material por lo menos para las cuestiones más básicas del contrato.

En este caso, a diferencia de la regulación en la LCTTM, los obligados no serían ni el remitente ni el destinatario ya que, en ese caso no sería necesario el contrato. El obligado sería la otra parte contratante, es decir, aquella persona con la que el remitente o destinatario contratasen para que, a cambio de un precio, realizase la carga, la descarga o ambas. No obstante, pese a que no sería necesario un precepto concreto para la determinación del obligado, esta asignación debería de estar presente en la definición que el Convenio ofreciese sobre el contrato de carga y descarga.

Un punto importante que si debiera ser regulado por el Convenio es la responsabilidad por los perjuicios sufridos, tanto personales como materiales, en el transcurso de las operaciones de carga y descarga. Si bien es cierto que en la mayoría de las situaciones el responsable de tales daños sería quien realiza la carga y la descarga, pueden existir situaciones que conlleven la exoneración de la responsabilidad, como podría ser el llevar a cabo la actividad siguiendo las instrucciones del remitente o del destinatario.

Por último, también sería conveniente regular aspectos como el tiempo en el que deban ser realizadas las operaciones, el coste de la paralización del vehículo por un tiempo superior al razonable y, sobre todo, la responsabilidad en este tipo de situaciones.

En caso de crearse un Convenio de estas características, resultaría muy favorable que se adhriesen al mismo la mayor cantidad de Estados posible, sobre todo aquellos entre los cuales los transportes de mercancías se realicen más habitualmente. En el caso de la UE, sería bueno que ésta se adhriese puesto que supondría que todos los países miembros deberían aplicarlo sin necesidad de ratificarlo previamente.

En definitiva, nos encontramos ante unas operaciones de gran relevancia en la actualidad por lo que, en vistas de la falta de regulación actual, sería aconsejable comenzar a plantearse la elaboración de una normativa tendente a armonizarlas con el objetivo de mejorar la seguridad jurídica y la previsibilidad de resultado, tanto para las partes del contrato, como para los terceros que pudieran resultar perjudicados durante la conclusión de las operaciones de carga y descarga.

VI. FUENTES CONSULTADAS.

Normativa:

- Convenio de Ginebra, de 19 de mayo de 1956, relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.
- Convenio de Roma, de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Reglamento (CE) 44/2001, de 22 de diciembre de 2000, sobre reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. DOCE 16/01/2001 L-12/1.
- Reglamento (CE) nº 561/2006, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. DOUE 11/04/2006 L-102/1.
- Reglamento (CE) 864/2007, de 11 de julio de 2007, sobre Ley aplicable a las obligaciones extracontractuales. DOUE 31/07/2007 L-199/40.
- Reglamento (CE) 593/2008, de 17 de junio de 2008, relativo a la Ley aplicable a las obligaciones contractuales. DOUE 04/07/2008 L-177/6.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
- Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, sobre competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. DOUE 20/12/2012 L-351/1.

Doctrina:

Obras bibliográficas

- BELINTXON MARTIN, U., *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Aranzadi, 2015.

- BELINTXON MARTIN, U., “La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador” en PETIT LAVAL, M.V., MARTINEZ SANZ, F. y RECALDE CASTELLS, A., *La nueva ordenación del mercado de transporte*. Marcial Pons, Madrid, 2013. Págs. 15-24.
- CABRERA CÁNOVAS, A. *Contratación del transporte nacional e internacional de mercancías*. Fundación Confemetal, Madrid, 2011.
- CABRERA CÁNOVAS, A., *El transporte internacional por carretera: manual práctico para la gestión y contratación del transporte internacional de mercancías por carretera*. Marge Books, Barcelona, 2011.
- CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol. 1, Comares, Granada, 2014.
- CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol. 2, Comares, Granada, 2014.
- GARCÍA ÁLVAREZ, B. *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*. Marcial Pons, Madrid, España, 2011.
- GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Algunas consideraciones sobre las novedades de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en MARTÍNEZ SANZ, F. y PETIT LAVAL, M.V., *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*. Marcial Pons, Madrid, 2010.
- HERRERO SÚAREZ, C. “Artículo 22. Paralizaciones”, en DUQUE DOMINGUEZ, J.F. y MARTINEZ SANZ, F., *Comentarios a la ley del transporte terrestre*. Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2010. Págs. 277-286.
- JUAN Y MATEU, F. *Los contratos de logística*. Marcial Pons, Madrid, 2009
- LÓPEZ RUEDA, F.C., *El régimen jurídico de la carga y descarga en el transporte de mercancías*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2005.
- MARTÍNEZ SANZ, F. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. Comares, Granada, 2002.

- MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho del transporte*. Marcial Pons, Madrid, 2010.
- MARTÍNEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, B. “Artículo 20. Sujetos obligados a realizar la carga y la descarga”, en DUQUE DOMINGUEZ, J.F. y MARTINEZ SANZ, F., *Comentarios a la ley del transporte terrestre*. Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2010. Págs. 253-263.
- RUBIO TORRANO, E. y SÁENZ G^a DE ALBIZU, J.C., *Lecciones de Contratación Civil y Mercantil*. Thomson Reuters Aranzadi, 2012.
- SANCHEZ-GAMBORINO, F. y CABRERA CÁNOVAS, A. *El Convenio CMR. El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera*. Marge Books, Barcelona, 2012.
- SÁNCHEZ GAMBORINO, F.J., *El contrato de transporte internacional. CMR*. Tecnos, Madrid, 1996.
- *Transporte internacional de mercancías*. Instituto español de comercio exterior (ICEX), Madrid, 2004.
- TRUJILLO PONS, F., “La regulación del tiempo de trabajo en el transporte por carretera en la normativa comunitaria y su transposición al ordenamiento jurídico español”, en PETIT LAVAL, M.V., MARTINEZ SANZ, F. y RECALDE CASTELLS, A., *La nueva ordenación del mercado de transporte*. Marcial Pons, Madrid, 2013. Págs. 66-84.
- YZQUIERDO TOLSADA, M. *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias. Tomo IV. Contratos de prestación de servicios y realización de obras (I)*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- YZQUIERDO TOLSADA, M. *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias. Tomo XVI. Los contratos internacionales (I)*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

Artículos:

- BELINTXON MARTIN, U., “Ley aplicable a los contratos internacionales en defecto de elección: la interpretación del artículo 4 del Convenio de Roma y su proyección sobre el Reglamento Roma I”, en *La Ley Unión Europea*. Nº22, 2015.

- EMPARANZA, A. “Las obligaciones de carga y descarga”, en CIALT Asesores Legales y Tributarios, 23 de diciembre de 2011.
- FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. y LÓPEZ QUIROGA, J., “La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Actualidad Jurídica Uría Menendez*, número 26, mayo-agosto 2010.
- FRANZINA, P. “Las relaciones entre el reglamento Roma I y los convenios internacionales sobre conflictos de leyes en materia contractual”, en *Cuadernos de derecho transnacional*, volumen 1, número 1, 2009.
- IRIARTE ÁNGEL, J.L. “La armonización del Derecho Internacional Privado por la Unión Europea”, en *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*. Volumen 4, nº9, 2006. Págs. 45-75.
- LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el reglamento Roma I”, en *Cuadernos de derecho transnacional*, volumen 1, número 2, 2009.
- LORENTE MARTÍNEZ, I. “Convenio de roma 1980 y reglamento Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la unión europea”, en *Cuadernos de derecho transnacional*, volumen 7, número 1, 2015.
- MARTÍNEZ SANZ, F. y HUGUET MONFORT, J., “Margen de la autonomía de la voluntad en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Revista de Derecho de Transporte*. Nº6, 2010. Págs. 23-33.
- MORILLAS JARILLO, M.J., “Carga, descarga, estiba y desestiba: obligaciones y responsabilidad”, en *Revista de Derecho de transporte*, número 6, 2010. Págs. 99-129.

Resoluciones judiciales:

- Sentencia del TJUE de 6 de octubre de 2009 en el caso ICF. Aranzadi TJCE/2009/313.
- Sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010 en el caso TNT Express Nederland. Aranzadi TJCE/2010/132.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa (sección 2ª) núm. 381/2010 de 30 de diciembre de 2010. Aranzadi JUR/2014/177416.

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (sección 17ª) núm., 588/2012 de 24 de abril de 2012. Aranzadi ARP/2012/1044.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria (sección 2ª) núm. 349/2013 de 20 de junio de 2013. Aranzadi JUR/2013/352739.
- Sentencia del TJUE de 19 de diciembre de 2013 en el caso Nipponkoa Insurance. Aranzadi TJCE/2014/67.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sala de lo Social, sección 1ª) núm. 86/2014 de 16 de enero de 2014. Aranzadi JUR/2014/75354.
- Sentencia del TJUE de 23 de octubre de 2014 en el caso Haeger & Schmidt. Aranzadi TJCE/2014/414.