

DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO Y TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA: ALGUNAS CUESTIONES SOBRE JURISDICCIÓN Y LEY APLICABLE

PRIVATE INTERNATIONAL LAW AND CARRIAGE OF PASSENGER BY ROAD: SOME ISSUES ABOUT JURISDICTION AND APPLICABLE LAW

UNAI BELINTXON MARTIN

Doctor en Derecho. Investigador UPV/EHU
Prof. Asociado Derecho Internacional Privado, UPNA
Abogado

Recibido: 09.12.2015 / Aceptado: 16.12.2015

Resumen: Este estudio tiene por objeto el análisis y la valoración crítica de la evolución normativa experimentada en el sector del transporte internacional de viajeros por carretera en el seno de la Unión Europea. El análisis se centra desde una doble perspectiva teórica y práctica, en el estudio de los bloques normativos en presencia, la política común de transportes, la repercusión del Derecho europeo, el inacabado proceso de liberalización, el acceso a la profesión de transportista de viajeros por carretera y la calificación de los tipos de transporte ejecutables en territorio europeo. Desde la perspectiva de análisis de los operadores del sector se abordará en qué medida el objetivo de seguridad jurídica se está logrando o si por el contrario la ausencia de reglas claras de compatibilidad entre esas diversas normas acaban generando incertidumbres que perjudican a todo el elenco de intereses en presencia.

Palabras clave: contrato de transporte de viajeros por carretera, Derecho internacional privado, Derecho europeo, transporte de cabotaje, Derecho aplicable.

Abstract: The aim of this research is to analyze and evaluate the regulations development in the international carriage of passengers by road sector in the European Union. In particular, the research will focus on analyzing the interaction between normative blocks (European Law, national law and the conventional sources), the common transport policy, the impact of European law, the unfinished process of liberalization, the access to profession and the qualification problems of the cabotage transport by road. From the operators sector's point of view, it will tackle that when the aim of the legal security is achieving or on the contrary the absence of the compatibility of the rules between those deserve rules finishes producing doubts that harm all the interests of the present cast.

Keywords: contract for the international carriage of passengers by road, Private international law, European law, cabotage transport, Applicable law.

Sumario: I. Consideraciones preliminares.- II. Evolución jurídica del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera. 1. Consideraciones preliminares. 2. Marco jurídico aplicable a nivel interno y a nivel europeo e internacional. 3. Definición de contrato de transporte. A) Los conceptos de remuneración y transportista profesional. B) Elementos esenciales del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera. 4. El Convenio CVR de 1973.- III. Derecho europeo y transporte de viajeros por carretera. 1. Consideraciones preliminares. 2. Competencia judicial internacional y transporte de viajeros por carretera en la UE. 3. Transporte de viajeros por carretera en la UE: Reglamento Roma I sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales y el Reglamento 1073/2009. - IV. Conclusiones finales.

I. Consideraciones preliminares

1. El Derecho del transporte es una pieza esencial en el progreso del comercio internacional y en el desarrollo de la libertad de circulación en el actual sistema de mercado internacional, economía globalizada, comercial y transnacional. Sin duda, el transporte de personas y mercancías es la operación económica más necesaria e imprescindible de todas dado que cualquier actividad humana requiere, antes o después, de un desplazamiento¹.

2. Abordar el estudio del singular sector del Derecho del transporte de viajeros por carretera, requiere de un pormenorizado análisis que permita identificar el complejo andamiaje normativo en vigor, y valorar a su vez, desde un enfoque pluridisciplinar las distintas cuestiones jurídicamente relevantes y controvertidas que se encuentran presentes, y que además revelan una importante incidencia práctica, en el efectivo ejercicio de la actividad de transportista de viajeros por carretera.

3. El marco jurídico/legal aplicable al transporte de viajeros por carretera en la UE requiere un examen en profundidad, con el claro propósito de analizar de qué manera pueden proyectarse sobre el ámbito internacional las problemáticas específicas que afloran en el sector del Derecho del transporte de viajeros por carretera europeo e internacional derivadas de la permanente interacción de los distintos bloques normativos en presencia (europeo, estatal e internacional).

4. Debido a la pluralidad de aproximaciones que el Derecho del transporte de viajeros por carretera admite en lo pertinente a su objeto de estudio², debe siempre abordarse una imprescindible tarea delimitadora previa que advierta la vertiente de Derecho privado correspondiente a nuestra disciplina, sin descuidar otras que indisponiblemente tendrán que ser acometidas con la finalidad de facilitar una respuesta analítica acorde con las características propias del Derecho internacional privado actual, caracterizado por la riqueza cuantitativa y cualitativa de supuestos del tráfico privado externo y por una sugerente especialización por sectores³.

5. El desarrollo del transporte internacional de viajeros por carretera viene marcado por numerosos avances tecnológicos y jurídicos que han permitido mejores vehículos, mayores infraestructuras viarias y una progresiva e importante evolución normativa. Dichas mejoras han hecho realidad los desplazamientos de personas, y han ofrecido una clara respuesta a los deseos intrínsecos de movilidad consustanciales al ser humano más allá de las fronteras de un Estado. Estas reflexiones procuran incidir en algunas de las cuestiones más controvertidas del Derecho europeo del transporte de viajeros por carretera y con mayor impacto sobre la realidad práctica de este especial y complejo sector del comercio internacional.

6. El auge de este tipo de desplazamientos transfronterizos evidenció tempranamente la necesidad de regular de manera global una actividad de inherentes características internacionales, requiriendo una respuesta armonizada para Europa más allá de las leyes internas de cada Estado. Normas nacionales que en la actualidad requieren del Derecho europeo e internacional para gestionar supuestos en los que afloran elementos internacionales.

¹ En este sentido y entre otros puede verse: L.M. PIÑOLETA ALONSO, "El contrato de transporte terrestre de personas: Fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido", en P. MENÉNDEZ GARCÍA (Dir.), *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, Cizur Menor (Navarra), Thomson Reuters Aranzadi, t. II, p. 856; L. JOSSERAND, *Les Transportes en service intérieur et en service international*, 2ª ed., París, 1926, p. 1.

² Sobre este particular: C. LEGROS, "Contrat de transport international par route de marchandises et de voyageurs", en *Juris régles. Clas.dr.int.*, Fasc. 571-66, 25 abril 2012, pp. 13 y ss.

³ En este aspecto es clave la reflexión de: J.D. GONZÁLEZ CAMPOS, "Diversification, Spécialisation, Flexibilisation et Materialisation des règles de Droit International Privé", en *RdesC*, t. 287, 2002, pp. 156 y ss. Véase de igual forma J.J. ÁLVAREZ RUBIO, *Las Lecciones Jurídicas del Caso Prestige: Prevención, Gestión y Sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*, Pamplona, Aranzadi, 2011.

7. En efecto, el Derecho del transporte es por antonomasia un sector revestido de un claro carácter de internacionalidad y con una nítida propensión en dirección a la homogeneidad normativa internacional acotada hoy por la europeización del Derecho privado iniciada con el Tratado de Ámsterdam⁴, consolidada y reforzada tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, así como la proyección o dimensión externa de este proceso⁵, que refleja inequívocamente una problemática específica en territorio europeo/comunitario debido a la coexistencia en el sector de bloques normativos notoriamente diferenciados (interno, europeo e internacional)⁶.

8. Dicha pluralidad de fuentes normativas coexistentes debe permitir al legislador nacional y europeo explorar nuevas alternativas de elaboración normativa en un ejercicio de prospección futura que permita simplificar la compleja tarea que implica tratar de coordinar el esfuerzo codificador en este singular sector del Derecho del transporte de viajeros por carretera⁷. Así, es necesario subrayar que el progresivo y constante aumento de los transportes y desplazamientos de personas transfronterizos reveló tempranamente un deseo intrínseco de las instituciones europeas por rescatar y asumir competencias como la concerniente al transporte por carretera no desarrolladas por una actitud de inacción legislativa excesivamente dilatada en el tiempo⁸.

9. La citada coexistencia de bloques normativos diferenciados que presenta el marco jurídico aplicable al transporte de viajeros por carretera en la UE pretende, mediante la uniformidad de tratamiento de una situación semejante en el ámbito de varios ordenamientos jurídicos divergentes, favorecer un resultado jurídico final que esté suficientemente consolidado y garantice el objetivo de previsibilidad necesario para aportar suficientes porciones de seguridad jurídica a las partes de la relación contractual de transportar⁹.

10. Desde luego, es coherente por parte de la UE reclamar mayores facultades en materia de transporte, sin embargo existe una manifiesta negativa de los Estados miembros a ceder mayor competencia en un sector clave que demanda una política común de transportes efectiva y definitiva que permita garantizar la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales, sin discriminación por razón de la nacionalidad de aquellos transportistas no nacionales pero sí residentes en un Estado miembro de la UE, situación que debe ser superada para favorecer una libre prestación de servicios en el sector del transporte de viajeros por carretera¹⁰.

11. Es necesario ser conscientes de que la evolución de una política común de transportes en la UE queda en la actualidad condicionada a dos premisas recogidas en el Tratado de Funcionamiento de

⁴ Sobre este particular vid. A.L. CALVO CARAVACA "El Derecho internacional privado de la Comunidad Europea", en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, nº 21, 2003, pp. 49-69.

⁵ Véase A. BORRÁS, "La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro", en *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz (2001)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 285-318; M. GUZMÁN ZAPATER, "Cooperación civil y tratado de Lisboa: ¿Cuánto hay de nuevo?", en *La Ley*, nº 7479, 2010, pp. 713 y ss.

⁶ En este sentido vid. J.C. FERNÁNDEZ ROZAS, "La comunitarización del Derecho internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales", en *RES*, nº 140, 2009, pp. 600 y ss.

⁷ Sobre la diversidad de fuentes y la tendencia actual hacia la armonización de las normas europeas aplicables al sector del Derecho del transporte, véase entre otros: I. BON GARCIN, M. BERNADET E Y. REINHARD, en *Droit des transports*, Paris, Dalloz, 2010, pp. 2 y ss.

⁸ Entre otros: U. BELINTXON MARTÍN, "La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador", en M.V. PETIT LAVALL, F. MARTÍNEZ SANZ, A. RECALDE CASTELLS, (Dir.), *La nueva ordenación del mercado de transporte*, Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 15-20.

⁹ En relación a la europeización del Derecho privado y la evolución jurídica en el espacio europeo del Derecho internacional hacia la integración, puede verse el estudio: P.A. DE MIGUEL ASENSIO, "Integración Europea y Derecho Internacional Privado", en *RDCE*, vol. 2, 1997, pp. 413-445.

¹⁰ Sobre la necesaria y progresiva liberalización de la prestación de servicios por carretera: P. VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, "Transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera", en *Derecho de la Regulación Económica: VI. Transportes*, 1ª edición, Madrid, Iustel, 2009, pp. 81 y ss.; G. FERNÁNDEZ FARRERES, *Los transportes por carretera y competencia: Transportes y Competencia*, Madrid, Thomson Civitas, 2004, pp. 423 y ss.

la Unión Europea (TFUE). En primer lugar, el espacio de libertad, seguridad y justicia. Y en segundo lugar, la real y efectiva garantía a la libre circulación de personas, servicios, mercancías, capitales, y a la libertad de establecimiento¹¹.

12. La histórica inacción o atonía normativa de la UE en ciertos sectores privados, entre los que es necesario englobar el transporte internacional de viajeros por carretera, regulado mediante mecanismos jurídicos indirectos pese al fallido intento de la UNECE en el año 1973 de dotar a este particular sector comercial de un Convenio internacional sobre el contrato de transporte internacional de pasajeros por carretera (CVR)¹², requiere ser superada para favorecer un ejercicio efectivo de las competencias de la UE.

13. En efecto, debe valorarse la importancia del transporte internacional de viajeros por carretera, y a su vez que tales reflexiones sirvan a modo de prospección jurídica para poder apreciar el escenario futuro que podría materializarse en este ámbito del Derecho privado generado en el seno de la UE. Un escenario normativo que progresa a desiguales velocidades según se trate de la vertiente de armonización conflictual (mucho más avanzada) o de la material, que origina dificultades adicionales, debido a la complejidad que conlleva la obtención de un acuerdo en torno a normas que sustituyan o reemplacen las existentes en cada uno de los ordenamientos jurídicos nacionales.

14. Desde luego, la actual composición del mercado de transporte requiere inaplazablemente tanto para su esfera internacional como para la estrictamente europea una completa transformación hacia un sistema jurídico dispositivo en el cual las relaciones contractuales privadas queden al arbitrio de lo que las partes interesadas decidan acordar, reduciendo exponencialmente la intervención y el control administrativo. En los últimos años están presentándose sucesivas reformas normativas nacionales que pretenden situar la moderna disciplina privatista del transporte en un escenario desregulador que afecta al Derecho europeo y a los Estados miembros de la UE¹³.

15. El contrato de transporte internacional de viajeros por carretera queda englobado en un amplio concepto de contratación internacional que prospera unido al progreso económico, político y social. De esta manera, a pesar de que a corto plazo no cabe entrever la desaparición de las particularidades concretas de los Derechos contractuales nacionales en este modelo de integración europeo, esto no es de ninguna manera incompatible con la elaboración de determinadas aproximaciones conforme el propio mercado, o ciertos sectores concretos, lo requieran. La doctrina aboga de esta suerte por considerar la unificación conflictual como una fase decisiva hacia la europeización del Derecho de los contratos, que tal vez acabe por culminar en una armonización material especial por sectores que afecte a este importante sector del transporte de viajeros por carretera.

II. Evolución jurídica del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera

1. Consideraciones preliminares

16. Como apuntábamos anteriormente, el desarrollo del transporte internacional de viajeros por carretera viene marcado por innumerables avances tecnológicos y jurídicos que han permitido mejores vehículos (tacógrafo digital, sistema de navegación GPS, sistemas de seguridad), mayores infraestructuras viarias (autovías, autopistas, mejores carreteras convencionales) y una progresiva evolución normativa. Estas mejoras han posibilitado ofertar y ejecutar desplazamientos de personas más allá de las fronteras de un Estado. El auge de este tipo de desplazamientos de carácter transfronterizo viene

¹¹ U. BELINTXON MARTÍN, *op. cit.*, nota 8, pp. 20-24.

¹² Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR). Ginebra, 1 de marzo de 1973. Recuperado de www.unece.org.

¹³ Puede verse en este aspecto: C. AGOÛÉS MENDIZABAL, “La intervención administrativa en el transporte por carretera”, en *RDT*, nº 7, 2011, pp. 51-59.

a evidenciar, tal y como advertimos, la necesidad de normativizar de forma global una actividad que originariamente ostentaba un carácter meramente nacional para convertirse en una actividad puramente internacional, y que a pesar de estar acotada en su prestación por unos límites geográficos naturales determinados, exige una respuesta normativa armonizada que supere la ofrecida por las leyes internas de cada Estado concreto.

2. Marco Jurídico aplicable a nivel interno y a nivel europeo e internacional

17. El contrato de transporte de viajeros por carretera tanto en su modalidad interna como internacional ha carecido históricamente de una regulación propia. Esta ausencia de regulación normativa de carácter sustantivo ha promovido una dependencia directa de las normas aplicables al sector del transporte de mercancías por carretera. Laguna normativa que ha concedido de igual forma un excesivo protagonismo a las normas dirigidas a la ordenación administrativa del sector del transporte por carretera.

18. El sistema normativo regulador del contrato de transporte nacional e internacional de viajeros por carretera en nuestro ordenamiento jurídico ha quedado recogido en diversas normas: Código Civil, Código de Comercio (arts. 349-379 derogados expresamente por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías), Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (modificada mediante la Ley 9/2013, de 4 de julio), el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, y las Leyes de las Comunidades autónomas referentes al transporte de viajeros por carretera (como por ejemplo la Ley 4/2004 de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera del Parlamento Vasco).

19. Además no debe obviarse que el sistema normativo regulador de los contratos de transporte internacional de viajeros por carretera para el marco europeo queda integrado mediante el Derecho europeo en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera por el Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre de 2007¹⁴, en materia de derechos de los viajeros de autobús y autocar por el Reglamento 181/2011, de 16 de febrero de 2011¹⁵, en materia de certificados de conductor por el Reglamento 484/2002, de 1 de marzo de 2002¹⁶, en materia de transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús por el Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús, de 3 de octubre de 2002¹⁷, en materia de armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera por el Reglamento 561/2006, de 15 de marzo de 2006¹⁸, en materia de condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera por el Reglamento 1071/2009, de 21 de octubre de 2009¹⁹, en materia de normas de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses por el Regla-

¹⁴ Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo. (DOUE, de 3 de diciembre de 2007 L 315/1).

¹⁵ Reglamento (UE) n° 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004. (DOUE, de 28 de febrero de 2011 L 55/1).

¹⁶ Reglamento (CE) n° 484/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 881/92 y (CEE) n° 3118/93 del Consejo, con objeto de establecer un certificado de conductor. (DOUE, de 19 de marzo de 2002 L 76/1).

¹⁷ Decisión del Consejo de 3 de octubre de 2002 relativa a la celebración del Acuerdo Interbus sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús (2002/917/CE). (DOUE, de 26 de noviembre de 2002 L 321/11).

¹⁸ Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo. (DOUE, de 11 de abril de 2006 L 102/1).

¹⁹ Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo. (DOUE, de 14 de noviembre de 2009 L 300/51).

mento 1073/2009, de 21 de octubre de 2009²⁰, en materia de competencia judicial internacional por el Reglamento 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012²¹, y en materia de determinación de ley aplicable por el Reglamento 593/2008 de 17 de junio²².

20. Normas todas ellas aplicables al transporte de viajeros por carretera en la UE debido a la complejidad de los distintos servicios y las diferentes modalidades de prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera: transportes regulares de uso general (líneas regulares urbanas, interurbanas, nacionales e internacionales); transportes regulares de uso especial –con reiteración de itinerario- (mediante licitación administrativa y/o concurso público -tales como transportes escolares a centros de enseñanza públicos y/o desplazamientos de funcionarios de la administración a sus centros de trabajo-, e/o incluso mediante contrato privado – transporte reiterado de operarios a fábrica o lugar de trabajo, transportes a centros escolares privados y/o concertados); y transportes discrecionales nacionales, internacionales y de cabotaje.

21. En efecto, podemos subrayar que el nuevo Tratado de Lisboa aporta una capacidad potencialmente ampliada en relación a la actuación de la UE tanto en su proyección exterior como interior que también se proyecta sobre el particular sector del transporte como consecuencia de su calificación como competencia compartida según lo dispuesto en el artículo 4.2.g del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3. Definición de contrato de transporte

22. Nuestro ordenamiento jurídico no contiene en puridad una definición del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera. No obstante esto no ha supuesto un inconveniente en la práctica real pudiendo definirse el contrato de transporte de viajeros/personas como aquel por el cual el transportista se obliga frente al viajero a trasladarle de un destino a otro, junto a su equipaje, en un vehículo acondicionado al efecto, sin daño ni menoscabo de su integridad física ni la de su equipaje, a cambio de un precio²³. A lo que cabrá añadir el elemento de internacionalidad que supone que el lugar de origen donde se inició el transporte y el lugar de destino se encuentren en dos países diferentes.

23. En efecto, el transportista asume dos tipos de obligaciones, una de medios y otra de resultado, es decir, que queda obligado no solo a transportar al viajero del lugar de origen al lugar de destino poniendo a su disposición un vehículo (autobús, autocar, coche, microbús) en óptimas condiciones, sino que además, quedaría obligado a realizar dicho transporte sin ocasionar daño ni menoscabo a la integridad física del viajero ni a su equipaje.

24. De esta definición se excluye el denominado transporte internacional por cuenta propia, que sin duda alguna será un transporte internacional en esencia, pero ausente de onerosidad. En definitiva, la doctrina ha definido mayoritariamente el contrato de transporte como un contrato bilateral, sinalagmático, consensual, no formal, oneroso, y de resultado²⁴.

²⁰ Reglamento (CE) n° 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006. (DOUE, de 14 de noviembre de 2009 L 300/88).

²¹ Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. (DOUE, de 20 de diciembre de 2012 L 351/1).

²² Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). (DOUE, de 4 de julio de 2008 L 177/6).

²³ Sobre el contrato de transporte, su concepto y caracteres, entre otros pueden verse: Para viajeros: L. M. PIÑOETA ALONSO, *op. cit.*, nota 1, p. 857. Para mercancías: C. GÓRRIZ LÓPEZ, *El contrato de transporte terrestre de mercancías*, en PABLO MENÉNDEZ (Dir.) *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, Thomson-Reuters Aranzadi, Tomo II, 2014, pp. 709-715.

²⁴ En tal sentido: J.C SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU Y M^a TERESA HUALDE MANSO, *El contrato de transporte*, en E. RUBIO TORRANO Y J.C. SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU (Dir.), *Lecciones de Contratación Civil y Mercantil*, Cizur Menor (Navarra), Thomson- Reuters Aranzadi, 2012, pp. 430-455.

a) Los conceptos de remuneración y transportista profesional

25. La remuneración a cambio de la realización del transporte es una de las condiciones esenciales en un contrato mercantil de transporte de personas que participa de la naturaleza jurídica propia de los contratos de obra. El concepto de precio o remuneración a cambio de la realización del transporte, junto a la disposición por parte del titular de la actividad de medios (vehículos, conductores profesionales, acompañantes/cuidadores) e infraestructuras (nave o pabellón industrial, oficinas) adecuados para el desarrollo efectivo de la actividad de transportar, es precisamente lo que permite calificar y reconocer el carácter profesional y mercantil de este tipo de contratos. Sin duda, el cúmulo de estas condiciones y características permite distinguir el transporte civil del transporte mercantil y justifica el mantenimiento en nuestro ordenamiento jurídico de una regulación autónoma de cada tipo.

26. En efecto, la profesionalidad del transportista es esencialmente lo que permite identificar y calificar al contrato de transporte como civil o mercantil. No obstante, no es menos cierto que un transporte de viajeros por carretera puede ser ejecutado por un particular. Dicho esto, es necesario subrayar que el Derecho europeo ha diseñado un marco jurídico riguroso aplicable al acceso a la profesión de transportista de viajeros por carretera.

27. El Derecho de la UE ha impuesto a todo transportista europeo unas condiciones de acceso al mercado de transporte internacional de viajeros por carretera, que tienen de igual forma su reflejo práctico sobre el transporte nacional²⁵. Los Reglamentos 1071 y 1073 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 establecen, por un lado, las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para ejercer la profesión de transportista por carretera, y por otro lado, las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses. Los Reglamentos 1071 y 1073 vienen a exigir para ejercer la profesión de transportista por carretera la obtención de una autorización habilitante para su ejercicio, además de una licencia comunitaria europea tras corroborarse que se cumplen con una serie de requisitos técnicos, administrativos y jurídicos.

28. El Reglamento 1071/2009 requiere el cumplimiento de una serie de requisitos para la obtención de los títulos habilitantes y de la licencia comunitaria tal y como advierte en su artículo 3 al recoger que,

“1. Las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deberán: a) tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro; b) gozar de honorabilidad; c) poseer capacidad financiera apropiada; y d) tener la competencia profesional requerida. 2) Los Estados miembros podrán imponer requisitos adicionales, los cuales serán proporcionados y no discriminatorios, que las empresas deberán cumplir para ejercer la profesión de transportista por carretera.”

29. En cuanto al Reglamento 1073 impone a todo transportista de viajeros por carretera europeo unas condiciones de acceso al mercado de transporte internacional de los servicios de autocar y autobuses. En su artículo 4, bajo la rúbrica del capítulo titulado como “Licencia comunitaria y acceso al mercado”, se recoge la exigencia de estar en posesión de una licencia comunitaria para poder efectuar transportes de viajeros internacionales. Como advertimos, la posesión de tal licencia comunitaria está supeditada al cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos exigidos por la normativa europea, y la legislación nacional del Estado miembro del cual es nacional el transportista y en el cual deberá tener matriculados sus vehículos.

30. El artículo 4 del Reglamento europeo regulador del acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses dispone en sus epígrafes 1 y 4 que,

²⁵ Respecto a la noción de transportista puede verse entre otros: A. EMPARANZA SOBEJANO, “La delimitación de la figura de porteador en el transporte terrestre”, en *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Granada, Editorial Comares, 2003, pp. 93 y ss.

“1. La realización de transportes internacionales de viajeros con autocares y autobuses estará supeditada a la posesión de una licencia comunitaria expedida por las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento.”

“4. La licencia comunitaria se expedirá por un período de hasta diez años renovable.”

31. En definitiva, tal previsión del Derecho europeo supedita el acceso al mercado de transporte de autocares y autobuses a una serie de requisitos que reducen exponencialmente el intrusismo en la profesión, que no los transportes por cuenta propia, aunque cada vez sea más inusual esta modalidad de transportar (nos referimos a aquella empresa que dispone de vehículos para transportar a sus operarios a fábrica, y a la que por falta de profesionalidad y dedicación diaria a la actividad del transporte, le produce, cada vez más, cierta sensación de inseguridad el desconocimiento del complejo andamiaje normativo existente en la actualidad).

b) Elementos esenciales del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera.

32. En este sentido, son dos los elementos esenciales que permiten identificar un contrato de transporte de viajeros por carretera como internacional. En primer lugar, la onerosidad, quedando excluidos en consecuencia los transportes internacionales por cuenta propia que tienen un carácter gratuito. Y en segundo lugar, es necesario que el lugar de partida y el lugar de destino estén ubicados en dos países distintos, o por lo menos que así conste en la hoja de ruta (para los países de la UE) o documento similar (para terceros países), o para el caso de que exista, en el propio contrato escrito.

4. El Convenio CVR de 1973.

33. El CVR constituye un intento fallido por parte de la UNECE de dotar a Europa de un instrumento legal que ofreciese una respuesta armonizada, fácilmente accesible y previsible a las acciones que rodean un contrato de transporte de viajeros por carretera realizado a título oneroso, cuando el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos países distintos. La experiencia previa y el éxito del Convenio CMR de 1956 sobre el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, animó a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas a desarrollar, en similares términos, un Convenio internacional para regular el sector de pasajeros por carretera. Una norma que finalmente no contribuyó a normativizar y armonizar criterios en las relaciones contractuales de transporte internacional de viajeros por carretera para la mayor parte de los países que forman hoy la UE, entre ellos España, debido a las escasas ratificaciones que obtuvo.

34. Una norma internacional que normativiza de forma sugerente los aspectos más trascendentales a regular en una relación contractual de transporte internacional de viajeros por carretera. El Convenio recoge un ámbito objetivo de aplicación extenso, con la amplitud suficiente como para abarcar el máximo número de transportes de pasajeros por carretera posible. Desde luego, en comparación con otros textos internacionales vigentes en materia de transporte, el Convenio CVR se asemeja al Convenio CMR, y reúne en la definición sobre su ámbito de aplicación cierta particularidad.

35. Nos referimos concretamente a que para que sus disposiciones puedan ser de aplicación al supuesto concreto no es necesario que las diferentes localizaciones del transporte internacional, lugar de recogida de los viajeros y destino, estén ambas situadas en países parte del Convenio internacional. Es decir, como requisito para su aplicación tan solo es exigible que uno de los países de alguna de las dos localizaciones sea Estado parte del Convenio. Dicha especialidad es precisamente la que permite que la delimitación del ámbito objetivo de aplicación tenga una extensión cuanto menos sugerente.

36. El artículo 1.1 del CVR fija el ámbito de aplicación del Convenio atendiendo a la materia regulada y a la localización del lugar de salida y destino de los viajeros transportados, estableciendo que queda sometido a él todo contrato de transporte de viajeros por carretera realizado a título oneroso por

medio de vehículos, siempre que el lugar de inicio del transporte y el lugar previsto de destino, 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 contrato²⁶.

37. El texto advierte una estructura muy similar a la del Convenio CMR²⁷, con sendos capítulos dedicados al documento de transporte (el ticket o billete - arts. 5,6 y 7), al equipaje (arts. 8, 9 y 10), a la activación del sistema de responsabilidad del transportista y las causas de exoneración (daños físicos en las personas, daño en los equipajes, conducta negligente de los viajeros - arts.11 a 20), un capítulo quinto dedicado a las reclamaciones y acciones que alberga en su artículo 21 la posibilidad de que las partes suscriban un acuerdo atributivo de jurisdicción, además de recoger en ausencia de tal acuerdo una serie de foros objetivos alternativos cerrados, y todo ello para finalizar con dos capítulos dedicados a la nulidad de toda estipulación contraria al Convenio, y unas provisiones finales.

38. Desde luego, la firma y ratificación de este Convenio por todos los Estados miembros de la UE hubiese contribuido a que el contrato de transporte internacional de viajeros por carretera gozase hoy de cierta uniformidad normativa, en similares términos a la conseguida para el contrato del transporte internacional de mercancías por carretera mediante el Convenio CMR de 1956.

III. Derecho europeo y transporte de viajeros por carretera

1. Consideraciones preliminares

39. El tráfico internacional de viajeros por carretera se desarrolla para el operador nacional básicamente en el continente europeo, y dentro de esta situación geográfica en territorio de la UE. Fruto de la explotación de la actividad del transporte de viajeros por carretera fuera de los limitados márgenes nacionales, nos encontramos con una maraña normativa compuesta esencialmente de reglas jurídicas europeas y nacionales de origen muy diverso.

40. Ante dicha realidad, al transportista nacional e internacional de viajeros por carretera le resulta indispensable conocer cuál es el marco normativo aplicable al contrato de transporte de viajeros que debe ejecutar, para el caso de que surja cualquier tipo de controversia. Téngase en cuenta, que el ámbito del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera no goza de uniformidad jurídica material. Esto presenta una problemática en territorio europeo debido a la coexistencia en el sector de bloques normativos diferenciados, que regulan intereses coincidentes desde perspectivas contrapuestas (en referencia al Derecho público y privado) buscando garantizar cierta uniformidad de tratamiento, y un resultado consolidado para una situación, como indicamos, que se presenta idéntica en varios ordenamientos jurídicos divergentes.

²⁶ El artículo 1.1 del CVR dispone que: *This Convention shall apply to every contract for the carriage of passengers, and, where appropriate, of their luggage in vehicles by road when the contract provides that the carriage shall take place in the territory of more than one State and that the place of departure or the place of destination, or both these places, shall be situated on the territory of a Contracting State, irrespective of the place of residence and the nationality of the Parties.*

²⁷ Entre otros, sobre el CMR, su estructura y funcionamiento pueden verse los exhaustivos estudios de: C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, D. J. JIMÉNEZ-VALLADOLID DE L'HOTELLERIE-FALLOIS, Y C. MARTÍNEZ, "El contrato internacional de transporte de mercancías por carretera (CMR)", en M. YZQUIERDO TOLSADA, J.M. ALMUDÍ CID, Y M.A. MARTÍNEZ LAGO (coord.) *Contratos: civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias*, Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2014, Vol. XVII, Los contratos internacionales II, pp. 339-400, donde los autores tratan de manera detallada y acertada los presupuestos más trascendentales del CMR (ámbito de aplicación material, elementos característicos del contrato, sistema de responsabilidad del porteador, y reclamaciones y acciones); U. BELINTXON MARTIN, *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*, Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2015, pp. 41-183, donde se dedica entre otras cuestiones a analizar el ámbito de aplicación del CMR, el sistema de responsabilidad del porteador, y los artículos 31 y 33 del CMR sobre competencia judicial internacional y arbitraje.

2. Competencia judicial internacional y transporte de viajeros por carretera en la UE

41. Ante la ausencia de un Convenio internacional aplicable al contrato de transporte de viajeros por carretera en materia de competencia judicial internacional en la UE, es preciso realizar mención al Reglamento 1215/2012 (RBI bis) sobre competencia judicial internacional, y analizar las normas de competencia jurisdiccional aplicables al transporte de viajeros por carretera.

42. El RBI bis contiene entre sus preceptos, normas sobre competencia judicial internacional en materia de prestación de servicios, dentro de la sección 2 titulada como competencias especiales. En concreto, el artículo 7.1 queda dividido en una regla general y dos vertientes contractuales específicas, por un lado la compraventa de mercaderías, y por otro la nombrada prestación de servicios²⁸.

43. De esta manera, el artículo 7.1 del Reglamento dispone que, “*Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: 1) a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda; b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:- cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías;- cuando se trate de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios*”.

44. Dicho esto, nuestro análisis se centrará precisamente en el segundo párrafo del artículo 7.1.b relativo a la prestación de servicios²⁹, un término amplio que deberá interpretarse de manera autónoma y que abarca los contratos que generan tanto obligaciones de medios como de resultado³⁰. Concepto en el que cabrá incluir el contrato de transporte de viajeros por carretera, tal y como se puede inferir del pronunciamiento del TJUE en sentencia de 9 de julio de 2009, asunto.c-204/08 (Peter Rehder contra Air baltic)³¹.

45. El valor doctrinal de la citada decisión radica en dos cuestiones de notable importancia. En primer lugar identifica los servicios cuya prestación es necesaria para cumplir con las obligaciones de un contrato de transporte de viajeros, y en segundo lugar, precisa de manera muy apropiada cuales deben identificarse como lugares de prestación principal de un servicio de transporte internacional de viajeros aéreo (perfectamente extrapolable al sector del transporte de viajeros por carretera).

46. Un pronunciamiento que alberga por un lado mediante su apartado 40 lo relativo a la identificación de los servicios cuya prestación es necesaria en materia de transporte de viajeros/personas al disponer que,

“Los servicios cuya prestación es necesaria para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de un contrato de transporte aéreo de personas son, en efecto, el registro y el embarque de pasajeros así como la acogida de éstos a bordo del avión en el lugar de despegue pactado en el contrato de transporte, la salida del aparato a la hora prevista, el transporte de pasajeros y de sus equipajes desde el lugar de partida hasta

²⁸ Sobre el artículo 5 del RBI (actual artículo 7 del RBI bis) puede verse entre otras las consideraciones expuestas por, M. VIRGÓS SORIANO Y F.J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, *Derecho procesal civil internacional: Litigación internacional*, 2ª Edición, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 2007, pp. 141-158.

²⁹ En relación al artículo 5.1.b del RBI sobre los contratos de prestación de servicios y su delimitación (actual artículo 7.1.b del RBI bis) pueden verse las reflexiones realizadas por el profesor P. A. DE MIGUEL ASENSIO, “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia”, en J. FORNER DELAYGUA, C. GONZÁLEZ BEILFUSS, R. VIÑAS FARRÉ (Coords.), *Entre Bruselas y la Haya: Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado*, Liber Amicorum Alegría Borrás, Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 291-307.

³⁰ Sobre la calificación de noción económica del contrato de prestación de servicios empleada por el artículo 5.1.b R.44/2001 (Hoy 7.1.b R.1215/2012) y el objeto principal de este tipo de contratos que comprenden y generan tanto una obligación de medios, como una obligación de resultado, pueden verse la consideraciones realizadas por los profesores A.L. CALVO CARAVACA Y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Contratos internacionales (I): Competencia judicial y Ley aplicable*, en la obra *Derecho del Comercio Internacional*, Madrid, Colex, 2012, pp. 493-497.

³¹ STJUE de 9 de julio de 2009. TJCE/2009/219. Recuperado de *Westlaw Aranzadi*.

el lugar de llegada, la atención a los pasajeros durante el vuelo y, finalmente, el desembarque de éstos en condiciones de seguridad en el lugar de aterrizaje y a la hora convenida en el citado contrato. Desde este punto de vista, las posibles escalas del aparato tampoco presentan un vínculo suficiente con los servicios esenciales derivados del citado contrato.”

47. Por otro lado, y en relación al significado del lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios, el tribunal facilita una interpretación integradora del término prestación característica al determinar mediante sus apartados 41, 43 y 44 lo siguiente,

“(…) Pues bien, los únicos lugares que presentan un vínculo directo con los citados servicios prestados en cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto del contrato son los de partida y llegada del avión, debiendo precisarse que los términos «lugares de partida y de llegada» son los convenidos en el contrato de transporte celebrado con una única compañía aérea que es el transportista efectivo.”

“(…) En tales circunstancias, debe considerarse, por la misma razón, que tanto el lugar de salida como el lugar de llegada del avión son los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo”.

“(…) Cada uno de estos dos lugares presenta un vínculo suficiente de proximidad con los elementos materiales del litigio y, por lo tanto, determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial contenidas en el artículo 5, punto 1, del Reglamento núm. 44/2001 (LCEur 2001, 84), entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente. Por lo tanto, el demandante que solicita una compensación basada en el Reglamento núm. 261/2004 (LCEur 2004, 637) puede ejercitar su acción contra el demandado, a su elección, ante el tribunal en cuya jurisdicción se halle uno de dichos lugares, con arreglo al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento núm. 44/2001.”

48. En efecto, tal y como hemos señalado, ante una controversia en materia de transporte internacional de viajeros por carretera, siempre y cuando se cumplan los requisitos de aplicación del RBI bis, el demandante podrá interponer acción ante el tribunal del lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan o deban ser prestados los servicios de transporte. Es decir, el demandante podrá interponer la acción ante el lugar de origen o el lugar de destino del transporte internacional de viajeros por carretera, sin descuidar, la confluencia característica de dichos foros especiales por razón de la materia y el foro general del domicilio del demandado que también podrá ser escogido por el actor³².

49. La justificación del foro general advertido radica en la garantía que ofrece para los derechos de defensa del demandado y la efectividad de la futura resolución judicial. Junto al referido foro general el RBI bis establece tal y como adelantamos una serie de foros alternativos, a elección del demandante, configurados como foros de ataque, al abrir posibilidades suplementarias por razón de la materia al actor en atención a criterios inherentes a cada relación contractual controvertida y conforme a factores de proximidad al objeto litigioso (los mencionados lugar de origen y destino del transporte internacional)³³. Sin duda, una combinación de criterios de características personales y territoriales, recurriendo a principios de atribución neutros, junto a técnicas de protección de la parte más débil de la relación contractual, situación que en el sector del transporte de viajeros por carretera en muchas ocasiones no es sencilla de determinar.

50. Queda así descartada la aplicación de los foros de competencia judicial internacional denominados de protección contenidos en los artículos 17 a 19 del RBI bis, relativos a la competencia en materia de contratos celebrados por los consumidores, para los contratos de transporte de viajeros por carretera tal y como consta de forma expresa en el artículo 17.3³⁴.

³² Véase en relación con el foro general del domicilio del demandado, las consideraciones realizadas por J.L. IRIARTE ÁNGEL al tratar el contrato de embarque internacional en su obra: *El contrato de embarque internacional*, Madrid, Beramar S.L., 1993, pp. 100 y ss; Del mismo modo obsérvense los artículos 4.1 y 5.1 del RBI bis (artículos 2.1 y 3.1 del antiguo RBI).

³³ J.J. ÁLVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado: algunos problemas básicos*, Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco, 2000, pp. 53-55.

³⁴ Puede verse en similares términos lo dispuesto sobre el contrato de transporte aéreo de pasajeros por A. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, “El Contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas cuestiones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable”, en *Cuad.Der.Trans.*, Marzo 2011, vol. 3, nº 1, pp. 179-194.

51. Un artículo 17.3 que viene a disponer que,

“3. La presente sección no se aplicará al contrato de transporte, salvo el caso de los que, por un precio global, ofrecen una combinación de viaje y alojamiento.”

52. En efecto, la única excepción que se contempla en dicho precepto es la del viaje combinado, es decir aquellos casos en los que se ofrece una combinación de transporte y alojamiento mediante un precio unitario³⁵. En tal caso serían de aplicación los foros de protección contenidos en el artículo 18. Esto, desde luego, no obsta para que el viajero o pasajero que contrata un transporte para un uso que pueda considerarse ajeno a su actividad profesional sea considerado como consumidor según la definición recogida en el propio artículo 17.1 del RBI bis que viene a establecer lo siguiente,

“1. En materia de contratos celebrados por una persona, el consumidor, para un uso que pueda considerarse ajeno a su actividad profesional, la competencia quedará determinada por la presente sección, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 y en el artículo 7, punto 5 [...]”

3. Transporte internacional de viajeros por carretera en la UE: Reglamento Roma I sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales y Reglamento 1073/2009.

53. En materia de ley aplicable al transporte internacional de viajeros por carretera la primera referencia debe realizarse al Reglamento Roma I, que sustituye al antiguo Convenio de Roma de 1980³⁶, y que en ausencia de Convenio internacional aplicable entra en juego para regular los conflictos de leyes en materia de obligaciones contractuales³⁷. La inaplicación de las normas contenidas en el Reglamento Roma I cuando existe Convenio internacional en vigor queda recogida en su artículo 25 al concretar que,

“1) El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones contractuales.”

54. Como puede apreciarse, esta disposición garantiza la aplicación de las normas contenidas en los convenios internacionales especiales elaboradas particularmente para un sector determinado de la contratación internacional, como pudiera ser el Convenio CMR para el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera. Una regla que ostenta un carácter más riguroso que la contenida en el artículo 21 del Convenio de Roma de 1980, que señalaba tanto a normas convencionales internacionales que ya formasen parte del ordenamiento de los Estados como a aquellas otras que en un futuro pudiesen ser ratificadas por dichos Estados, permitiendo de esta manera un marco mucho más abierto que el delimitado de forma temporal por la redacción del Reglamento Roma I³⁸.

55. En efecto, el Reglamento Roma I aborda los posibles compromisos Convencionales futuros en materia de ley aplicable a las obligaciones contractuales por los Estados de la UE, incluido el sector del transporte internacional de viajeros por carretera, advirtiendo de que dichos compromisos deberán necesariamente respetar las reglas consagradas en el Reglamento Roma I en consonancia con lo establecido en el Tratado de Lisboa. El Reglamento CE 593/2008, de 17 de julio de 2008 (Reglamento Roma I) es sin duda la fuente más importante para la determinación de la ley aplicable a las obligaciones

³⁵ En este sentido entre otros puede verse las referencias a la competencia judicial internacional y ley aplicable realizadas sobre el contrato de transporte por A.L. CALVO CARAVACA Y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Contratos Internacionales II: Algunos contratos”, en *Derecho internacional privado*, 15ª Edición, Editorial Comares, 2014, pp. 921-926; J.C. FERNÁNDEZ ROZAS Y S. SÁNCHEZ LORENZO, “Obligaciones”, en *Derecho internacional privado*, Civitas-Thomson Reuters, 7ª Edición, 2013, pp. 543-549.

³⁶ El Reglamento 593/2008 regula mediante su artículo 24 su relación con el Convenio de Roma al disponer que: 1) El presente Reglamento sustituirá al Convenio de Roma de 1980 en los Estados miembros, salvo en lo que respecta a los territorios de los Estados miembros comprendidos en el ámbito de aplicación territorial de dicho Convenio y a los que no se aplica el presente Reglamento en virtud del artículo 299 del Tratado.

³⁷ Sobre el Convenio de Roma, puede verse entre otras las consideraciones realizadas por W. TETLEY, *International Conflict of Laws: common, civil and maritime: the rome convention 1980*, Blais, 1994, pp. 59 y ss.

³⁸ J.J. ÁLVAREZ RUBIO, *op. cit.*, nota 33, pp. 555 y ss.

contractuales. Un Reglamento revestido de eficacia *erga omnes* o *universal* que viene a desplazar las normas autónomas Derecho internacional privado aplicables a este tipo de obligaciones (el Código Civil en nuestro ordenamiento jurídico)³⁹.

56. Dicho esto, la primera pauta a seguir en la UE en materia de ley aplicable ante la ausencia de Convenio internacional que regule tal materia para la determinación de la ley aplicable a una concreta controversia internacional que haya podido suscitarse será analizar la existencia de cláusula de elección de ley o pacto vigente entre las partes. Así lo recoge el Reglamento Roma I en su artículo 3 cuando se refiere a la libertad de elección de ley para regir el contrato entre las partes, como máximo exponente del grado de autonomía de la voluntad que se confiere a las partes en ese intento de las instituciones europeas de constituir un sistema de normas de conflicto de leyes en materia de obligaciones contractuales que pivote sobre la libertad de elección⁴⁰. Sistema que como analizaremos posteriormente se ve truncado en este particular sector del transporte internacional de viajeros por carretera, debido a cierta normativa europea que condiciona el grado de autonomía de la voluntad de las partes contractuales en la ejecución de algunos tipos de transportes en territorio europeo.

57. De esta manera el artículo 3.1 del Reglamento Roma I dispone que,

“El contrato se regirá por la ley elegida por las partes. Esta elección deberá manifestarse expresamente o resultar de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Por esta elección, las partes podrán designar la ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato.”

58. Como adelantamos este precepto es el máximo exponente de lo que denominamos autonomía de la voluntad de las partes, desgraciadamente la mediana y pequeña empresa, mayoritaria en el sector europeo del transporte de viajeros por carretera, no suele proyectar sobre un contrato escrito las condiciones de la relación contractual. En efecto, hasta la fecha es totalmente atípico que se establezcan en contrato escrito todas y cada una de las estipulaciones necesarias, ni ninguna cláusula de elección de ley y/o atribución de competencia judicial internacional. Y todo ello con independencia de la sumisión automática a las Juntas arbitrales de transporte de toda controversia inferior a 15.000 euros en materia de transporte de viajeros por carretera, como particularidad de nuestro ordenamiento jurídico interno, si con anterioridad al inicio del transporte no se ha establecido o pactado por las partes nada en sentido contrario.

59. Un sometimiento automático a arbitraje recogido en el artículo 38.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, mediante la modificación efectuada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, que viene a disponer lo siguiente,

“1. Corresponde a las Juntas Arbitrales resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten un interés legítimo en su cumplimiento. Asimismo, les corresponderá resolver, en idénticos términos a los anteriormente previstos, las controversias surgidas en relación con los demás contratos celebrados por empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios que, conforme a lo previsto en la presente Ley, se encuentran comprendidos en el ámbito de su actuación empresarial. Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que inició debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.”

³⁹ Sobre ello: M. GUZMÁN ZAPATER, “El reglamento CE núm. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: régimen general, contratos de consumo y contrato individual de trabajo”, en *Aranzadi civil*, nº 2, 2009, pp. 2257-2286.

⁴⁰ Puede verse entre otros: J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “La autonomía de la voluntad conflictual y la mano invisible en la contratación internacional”, en *La Ley*, nº 7847, de 27 de abril de 2012.

60. Desde luego, es necesario un cambio en la actual situación que permita avanzar hacia un trato más equitativo de los intereses en presencia que colme la laguna existente en esta fundamental vertiente de la contratación internacional, y ofrezca una mayor seguridad jurídica tanto al transportista como a los viajeros en el desarrollo de sus relaciones contractuales.

61. En relación al artículo 3 del Reglamento Roma I debe subrayarse que advierte dos reglas que caben reseñar por su especial incidencia práctica para el caso de que fueren activadas, por un lado la posibilidad que tienen las partes de convenir en cualquier momento la ley aplicable al contrato. Es decir, que las partes pueden establecer la ley que rige el contrato en el momento de la realización del contrato transporte, o incluso una vez acontecido el hecho generador de la controversia mediante pacto entre las partes que modifique la anterior elección realizada. Así lo establece el artículo 3 al recoger expresamente que,

“Las partes podrán, en cualquier momento, convenir que el contrato se rija por una ley distinta a la que lo regía con anterioridad, bien sea en virtud de una elección anterior efectuada con arreglo al presente artículo o de otras disposiciones del presente Reglamento. Toda modificación relativa a la determinación de la ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal del contrato a efectos del artículo 11 y no afectará a los derechos de terceros.”

62. Dicho lo anterior, no cabe obviar el condicionante del sometimiento a las leyes imperativas del Estado donde queden localizados todos o la mayor parte de los elementos de la relación contractual, incluso en detrimento de la ley elegida por las partes para regir el contrato al disponer que,

“Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación estén localizados en el momento de la elección en un país distinto de aquel cuya ley se elige, la elección de las partes no impedirá la aplicación de las disposiciones de la ley de ese otro país que no puedan excluirse mediante acuerdo.”

63. No obstante, la autonomía de la voluntad de las partes para la elección de la ley aplicable al contrato de transporte de viajeros/pasajeros por carretera queda limitada por el condicionante establecido en el artículo 5.2, párrafo segundo, del propio Reglamento Roma I, que únicamente posibilita a las partes elegir como ley aplicable alguna de las siguientes: a) la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual; b) la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual; c) la ley del país donde el transportista tenga el lugar de su administración central; d) la ley del país donde se encuentre el lugar de origen; y, e) la ley del país donde se encuentre el lugar de destino. Puntos de conexión que a pesar de la restricción son los más habituales/ comunes para su elección por las partes de la relación contractual⁴¹.

64. Por otro lado, ante la ausencia de elección de ley aplicable, el sistema diseñado por el Reglamento Roma I contempla en su artículo 5 una regla específica destinada al contrato de transporte de viajeros por carretera novedosa, por su inexistencia en el Convenio de Roma de 1980, y que se aleja de la solución que fijaba el artículo 4.2 a modo de cláusula residual y que le era aplicable al contrato de transporte de viajeros por carretera, conforme a la cual el contrato quedaría regido por la ley del país donde tenga su residencia habitual la parte que deba realizar la prestación característica del contrato (es decir el transportista), pero que recibe ahora un trato autónomo, diferenciado y no residual.

65. Este trato singular con el que se obsequia a la categoría contractual del transporte en defecto de elección de ley aplicable al contrato al alejarse de la presunción general, pretende evitar que aquellos supuestos contractuales de transporte caracterizados por la ausencia de pacto de elección de ley acaben determinándose por la ley del establecimiento principal transportista, entendiéndose que tal criterio no es suficiente para localizar el contrato⁴². En consecuencia, conforme al Reglamento, la ley aplicable será

⁴¹ En este sentido, entre otros: C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I”, en *Cuad.Der.Trans.*, 2009, vol.1, nº 2, pp. 171-178.

⁴² J.J. ÁLVAREZ RUBIO, “Transporte Marítimo Internacional de Mercancías: alcance material y conflictual de la Autonomía Contractual”, en *III Seminario internacional de Derecho Internacional Privado: Autorregulación y unificación del derecho de los contratos internacionales*, Universidad Complutense de Madrid, 2009, pp. 558-559.

la del país donde el viajero/pasajero tenga su residencia habitual, con el condicionante de que, el lugar de origen o el de destino también estén situados en dicho país. De no cumplirse tales requisitos acumulativos necesariamente deberá aplicarse la ley del país en el cual esté situada la residencia habitual del transportista a modo de cláusula de cierre⁴³.

66. Conforme al artículo 5.2 relativo a los contratos de transporte de viajeros/pasajeros el Reglamento Roma I señala que, *en defecto de elección por las partes de la ley aplicable al contrato para el transporte de pasajeros de conformidad con el párrafo segundo, el contrato se regirá por la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el lugar de destino también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual.*

67. Es indudable que el sistema se ha visto mejorado y complementado mediante la nueva regulación que fomenta una mayor seguridad jurídica y previsibilidad⁴⁴. Desde luego, se ha perfeccionado el marco regulador del contrato de transporte de pasajeros al dedicarle un apartado concreto que no existía en el Convenio de Roma. Sector contractual al cual no le era aplicable la presunción contenida en el art. 4.4 sino más bien, tal y como advertimos, la presunción recogida en el apartado 2 del propio art. 4⁴⁵.

68. Por último, cabe subrayar que para aquellos casos en los que del conjunto de las circunstancias se desprenda que el contrato, a falta de elección de ley aplicable, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indicado en el citado artículo 5.1 y 5.2, y a modo de cláusula de escape, se aplicará la ley de ese otro país⁴⁶. Norma que difiere de la contenida en el art. 4.5 del Convenio de Roma por el empleo del adverbio manifiestamente, y del art. 4.3 del Reglamento Roma I por no recoger la expresión claramente, pero que sin duda alguna presenta de igual forma que la regulación genérica de la cláusula de escape del Reglamento una formulación restrictiva⁴⁷.

69. Como advertimos con anterioridad en el ámbito del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera nos encontramos en el seno de la UE con ciertos Reglamentos que condicionan la aplicación del máximo exponente de la autonomía de la voluntad contractual en lo referente a la elección de ley aplicable al contrato. El Reglamento 1073/2009 de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de viajeros por carretera, y que citado anteriormente para el análisis de varios de sus extremos, deberá tenerse en cuenta a los efectos de la aplicación del Reglamento Roma I por dos cuestiones ciertamente significativas. En primer lugar, deberá tenerse en cuenta en sus relaciones con el Reglamento Roma I, pues el Reglamento Roma I recoge en su artículo 23 una regla sobre su compatibilidad con otras disposiciones de Derecho europeo al disponer que,

“Con excepción del artículo 7, el presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación de disposiciones del derecho europeo que, en materias concretas, regulen las normas de conflicto de leyes relativas a las obligaciones contractuales.”

⁴³ Entre otros sobre el contrato de transporte y el Reglamento Roma I: F.J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, “El Reglamento «Roma I» sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: ¿Cuánto ha cambiado el Convenio de Roma de 1980?”, en *La Ley*, nº 6957, 30 de mayo de 2008.

⁴⁴ Puede verse en este aspecto entre otros: U. BELINTXON MARTÍN, “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*, nº 22, enero de 2015, pp. 55-60.

⁴⁵ Sobre las presunciones especiales del art. 4 del Convenio de Roma y la inaplicación del art. 4.2 a los contratos de transporte de mercancías: P.A. DE MIGUEL ASENSIO “La Ley aplicable en defecto de elección a los contratos internacionales: El artículo 4 del Convenio de Roma de 1980”, en *La Ley*, XVI, 4 de abril de 1995, pp. 1-7.

⁴⁶ Véase el Informe relativo al Convenio elaborado por M. GIULLANO Y P. LAGARDE, “Informe sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales”, en *DOCE*, nº 327, de 11 de diciembre de 1992, pp. 14-21.

⁴⁷ Sobre este particular entre otros: P.A. DE MIGUEL ASENSIO, “Contratación internacional: La evolución del modelo de la Unión Europea”, en *Revista mexicana de Derecho internacional privado y comparado*, nº 29, septiembre de 2011, pp. 67-89.

70. En segundo lugar, es necesario hacer referencia a las normas sobre transporte de cabotaje contenidas en los artículos 15 y 16 del Reglamento 1073/2009, donde se recogen los tipos de transporte de cabotaje autorizados y las normas aplicables a este tipo de transportes. Es decir, aquellos transportes por carretera ejecutados por parte de un transportista nacional de un Estado miembro en un segundo Estado miembro de acogida del cual no se es nacional. No cabe duda de que el artículo 16 del Reglamento 1073/2009⁴⁸, es el actual exponente del antiguo Reglamento 12/1998 que mediante su artículo 4⁴⁹, recogía que *sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, la realización de los transportes de cabotaje previstos en el artículo 3 estará sometida a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida, en lo que se refiere a los siguientes ámbitos: precios y condiciones que rigen el contrato de transporte [...]*, siendo en esencia una norma de Derecho internacional privado destinada a regular/normativizar una situación de características claramente internacionales⁵⁰.

71. En nuestra opinión, esta regla contiene una norma de conflicto de aplicación imperativa del Estado miembro de acogida del servicio de transporte internacional de viajeros por carretera ejecutado por un transportista no residente, nacional a su vez de otro Estado miembro de la UE⁵¹. En este aspecto, desde la perspectiva de la ley aplicable al contrato de transporte de viajeros por carretera, cabe plantearse varios debates diferenciados de gran importancia e interés práctico en el desarrollo de esta singular actividad comercial.

72. En primer lugar, es necesario preguntarse sobre la justificación de la aplicación de tal norma de conflicto de manera imperativa, con independencia de la ley que resulte aplicable al contrato en virtud de la libre elección de las partes interesadas, o incluso en ausencia de pacto o acuerdo, respecto de lo dispuesto en el artículo 5.2 Reglamento Roma I. En segundo término, debemos plantearnos el encaje de tal precepto como “Ley de policía” desde la perspectiva particular de cada Estado miembro de la UE. Y por último, es necesario instar a las instituciones europeas para que promuevan un estudio exhaustivo sobre la incidencia práctica que la aplicación de tal norma tiene en la actualidad en el sector del transporte transfronterizo e internacional.

⁴⁸ Art. 16 R.1073/2009: 1. Sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, la realización de los transportes de cabotaje previstos en el artículo 15 estará sometida a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida, en lo que se refiere a los siguientes ámbitos: a) las condiciones que rigen el contrato de transporte; b) el peso y las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera; c) requisitos relativos a los transportes de determinadas categorías de viajeros, a saber, escolares, niños y personas con movilidad reducida; d) el tiempo de conducción y los períodos de descanso; e) el impuesto sobre el valor añadido (IVA) sobre los servicios de transporte. En su caso, los pesos y dimensiones contemplados en el párrafo primero, letra b), podrán superar los valores aplicables en el Estado miembro de establecimiento del transportista, pero en ningún caso podrán exceder de los límites fijados por el Estado de acogida para el tráfico nacional o las características técnicas mencionadas en las pruebas a que hace referencia el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE. 2. La realización de los transportes de cabotaje para los servicios previstos en el artículo 15, letra c), estará sometida, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida para los requisitos referentes a las autorizaciones, los procedimientos de licitación, las localidades a las que se deba prestar el servicio, la regularidad, la continuidad, la frecuencia y los itinerarios. 3. Las normas técnicas relativas a la fabricación y equipamiento que deberán satisfacer los vehículos utilizados para efectuar transportes de cabotaje serán las mismas que se imponen a los vehículos autorizados a circular en transportes internacionales. 4. Las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales contempladas en los apartados 1 y 2 deberán ser aplicadas a los transportistas no residentes en las mismas condiciones que a los transportistas establecidos en el Estado miembro de acogida, con el fin de impedir cualquier discriminación, manifiesta o encubierta, basada en la nacionalidad o en el lugar de establecimiento.

⁴⁹ DO L 4 de 8.1.1998, p. 10. Reglamento (CE) nº 12/98 del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro.

⁵⁰ C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, *op. cit.*, nota 41, pp. 162-163.

⁵¹ Sobre este particular pueden observarse las consideraciones realizadas por el Profesor C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, “Contratos internacionales. El contrato de transporte. Introducción. Cuestiones generales de Derecho internacional privado”, en la obra *Derecho del Comercio Internacional*, Madrid, Colex, 2012, pp. 913-915, y que si bien califica este tipo de normas contenidas en los Reglamentos Europeos especiales por razón de la materia (1072 y 1073 del año 2009) como normas de Derecho internacional privado destinadas a regular una situación privada internacional, entiende, a diferencia de nuestra argumentación al respecto, que el encaje o clasificación de estas normas debe encuadrarse en la categoría de norma imperativa del Estado miembro de acogida que ha de aplicarse con independencia de la ley nacional elegida por las partes, o en su caso, por la ley aplicable en defecto de elección (artículo 5 del Reglamento Roma I).

73. En efecto, la pretensión de esta norma es clara, mantener un control de los transportes de viajeros en su modalidad carretera por parte de cada Estado miembro de la UE en sus propias fronteras, condicionando la libre prestación de servicios, y sometiendo la actividad de transporte en su vertiente no internacional a los requisitos de establecimiento, licencias y matriculación de vehículos que imponga el Estado miembro en el que el transportista profesional desea desarrollar su actividad comercial.

74. Dicha realidad presenta una serie de conflictos en la práctica que incrementa la inseguridad jurídica del operador de transporte de viajeros por carretera. Inicialmente la calificación que el derecho de los diferentes Estados miembros otorgan a los supuestos de cabotaje no difiere según la norma europea analizada. Sin embargo, en la práctica las lagunas jurídicas de la normativa común y las divergentes interpretaciones Estatales están repercutiendo negativamente en la actividad transfronteriza. Sobre todo, ante un transporte de viajeros por carretera con recogidas parciales de viajeros. Imagínense un transporte discrecional internacional de viajeros por carretera con lugar de origen en un Estado miembro, y lugar de destino en otro Estado miembro con diferentes localizaciones o lugares de recogida y bajada de personas.

75. En un inicio, el transporte con lugar de origen en un Estado miembro y destino en otro Estado es un transporte internacional sometido a las reglas contenidas en los Reglamentos Europeos señalados (RBI bis y Reglamento Roma I) ante la ausencia de un Convenio internacional aplicable que regule dicha cuestión. Sin embargo, tras la primera bajada de viajeros en un primer destino localizado en ese otro Estado y tras una nueva carga parcial de pasajeros en el vehículo habilitado al efecto para su transporte a otro destino en otro lugar de ese mismo Estado miembro, y todo ello según lo estipulado contractualmente, el operador del sector no tiene claro ante qué régimen jurídico se encuentra sometida la ejecución del transporte para esta última carga parcial de pasajeros y descarga final.

76. Desde luego, la primera posibilidad sería calificar todo el contrato de transporte como internacional, y por ende sometido al RBI bis sobre competencia judicial internacional y al R. Roma I sobre ley aplicable. Sin embargo, si acudimos a la definición contemplada en el R.1073/2009 sobre transporte de cabotaje, cabe inferir que desde la primera descarga parcial de pasajeros y la nueva recogida parcial de pasajeros, nos encontramos sometidos a la normativa estatal del Estado miembro de acogida del transporte, y en consecuencia todo pacto sobre elección de ley aplicable a la relación contractual quedaría desvirtuado por la imperatividad del artículo 16 del citado Reglamento.

77. Véase la definición que recoge el Reglamento sobre los transportes de cabotaje en el epígrafe 7 del artículo 2,

“Transportes de cabotaje:

- Los servicios nacionales de transporte de viajeros por carretera por cuenta ajena efectuados con carácter temporal por un transportista en un Estado miembro de acogida, o
- La recogida y traslado de viajeros en el mismo Estado miembro, durante un servicio internacional regular de transporte, con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, siempre que no se trate del propósito principal de dicho servicio.”

78. Por ello, creemos que es necesaria una pronta solución a la incertidumbre e inseguridad jurídica que propicia en los operadores del sector desconocer ante que normativa quedan sometidos este tipo de transportes de viajeros por carretera, que en esencia se distancian de la regulación y la clasificación recogidas en las normas de cabotaje contenidas en este instrumento europeo en vigor.

79. Desde luego la incertidumbre jurídica es evidente, y en la actualidad se está resolviendo según interpretaciones interesadas por parte de los Estados miembros de la UE. En efecto, tal incertidumbre jurídica permite clasificar a este tipo de servicios de transporte de viajeros por carretera según conveniencia. En primer lugar, como transporte internacional en todo su conjunto, sometido a las nor-

mas vigentes en materia de competencia judicial internacional y ley aplicable en la UE⁵². En segundo lugar, cabe observar en la ejecución de tal transporte de viajeros por carretera dos situaciones bien diferenciadas, por un lado un transporte internacional con punto de partida en un Estado miembro y puntos de bajada o destino en diferentes lugares de otro Estado miembro, y por otro, respecto a las recogidas parciales de viajeros realizadas tras una primera parada y bajada de viajeros que sería calificada como internacional, clasificarlas como transporte de cabotaje. Y finalmente, considerar a la primera descarga como transporte internacional, y todas las demás bajadas de viajeros y recogidas restantes, sometidas a las reglas sobre transporte de cabotaje.

80. En nuestra opinión el supuesto de transporte de viajeros expuesto debe diferenciarse de las definiciones de transporte internacional (entendido por este: 1. aquel que tiene el punto de origen en un Estado miembro de la UE, y el punto de destino en otro Estado miembro de la UE; 2. un viaje realizado por un vehículo cuyos puntos de partida y destino estén situados en el mismo Estado miembro, si bien la recogida o depósito de viajeros tiene lugar en otro Estado miembro o en un tercer país; 3. un viaje realizado por un vehículo desde un Estado miembro a un tercer país o viceversa, con o sin tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países; o 4. Un viaje realizado por un vehículo entre terceros países con tránsito por uno o más Estados miembros), y también del transporte de cabotaje (en el sentido de aquel transporte nacional realizado por un transportista no residente en el Estado de acogida, pero si nacional de otro Estado miembro de la UE). En efecto, la situación expuesta debiera ser clasificada como transporte internacional, no en base a los criterios de recogida y depósito en destino de los viajeros sino en base a la localización de las partes contractuales permitiendo así un libre desarrollo del comercio internacional⁵³. Esta serie de leyes de policía limitadoras del libre comercio deben dejar de ofrecer como válida una respuesta encorsetada y anacrónica, sobre todo en este específico sector del transporte de viajeros por carretera que demanda una armonización en materia laboral, social, mercantil y civil que posibilite la eliminación de las restricciones y el intervencionismo estatal, para así favorecer la libre competencia en el sector.

81. En efecto, el operador jurídico y el operador empresarial de transporte de viajeros por carretera se encuentran en el seno de la UE ante un problema de calificación frente a normas como la contenida en el artículo 16 del R.1073/2009, por lo que cabe plantearse si los conceptos dogmáticos y doctrinales de nuestra disciplina de Derecho internacional privado recogidos en el artículo 12 de Código Civil brindan una respuesta efectiva a dicha cuestión, o si por el contrario le correspondería al Derecho de la UE sugerir una solución determinante y definitiva en este aspecto.

IV. Conclusiones finales

82. El sector del transporte internacional de viajeros por carretera requiere definitivamente que la UE abandone una actitud de inacción legislativa perpetuada en el tiempo, con la finalidad de garantizar la seguridad jurídica en un mercado de transporte por carretera afectado por una discrecionalidad

⁵² P. IVALDI, *Diritto Uniforme dei trasporti e Diritto internazionale privato*, Milan, Guiffè, 1990, pp. 1-45, alude a la necesidad de superar el conflicto de leyes en materia de transporte en su relación con los Convenios Internacionales de Derecho uniforme. Cuestión totalmente extrapolable sobre este singular sector del transporte internacional de viajeros por carretera y la confluencia normativa existente.

⁵³ En relación a este posicionamiento que entiende que existe un elemento extranjero determinante, como es el hecho de que un porteador o transportista tenga su establecimiento en un Estado miembro distinto de aquel en el que realiza el transporte de cabotaje de mercancías o viajeros, y que por lo tanto este tipo de situaciones deben ser tratadas por el Derecho internacional privado, pueden verse las consideraciones a favor y en contra de tal argumentación, entre otros autores: En contra de tal calificación, se ha mostrado la profesora E. CASTELLANOS RUIZ en su excelente obra *Autonomía de la voluntad y derecho uniforme en el transporte internacional*, Granada, Editorial Comares, 1999, pp.12-15, en la que no se muestra a favor de considerar la importancia de los elementos subjetivos para imprimir carácter internacional a un contrato de transporte. En cambio, a favor, se ha posicionado entre otros: el profesor C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, que viene a considerar los contratos de transporte por carretera efectuados en régimen de cabotaje como contratos internacionales, no en relación a su carácter transfronterizo, sino más bien en relación al elemento extranjero que supone que el porteador o transportista tenga su establecimiento en un Estado miembro distinto de aquel en el que debe ejecutar el servicio de transporte, op. Cit nota 26 pp 341-342, op. cit., nota 51, pp. 913-914..

interpretativa abrumadora de los Estados miembros sobre las condiciones de acceso a la profesión de transportista y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses⁵⁴.

83. El Reglamento 1073/2009 aboga, a nuestro juicio desacertadamente, por clasificar y calificar de forma expresa los tipos de transporte de viajeros por carretera realizables y ejecutables en territorio europeo, distinguiendo los transportes internos o nacionales de los internacionales, y estos a su vez, de los denominados transportes de cabotaje (aquellos transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida por un transportista de viajeros por carretera residente en otro Estado miembro), según criterios de localización de recogida en origen y depósito en destino de los viajeros.

84. Este tipo de normas no tienen otra finalidad que mantener un férreo control estatal sobre el mercado del transporte nacional para proteger los intereses empresariales de los transportistas autóctonos. Lamentablemente estas restricciones de acceso y el sometiendo de los transportes calificados como no internacionales a limitaciones temporales, requisitos de establecimiento y matriculación de vehículos, repercuten en la internacionalización de las empresas de transporte, además de en la libre prestación de servicios y la libertad de circulación en la UE.

85. La libre prestación de servicios, en este caso de transporte de viajeros por carretera, constituye uno de los principios fundamentales de la política común de transportes de la UE, y esto requiere ineludiblemente de una apertura de los mercados del transporte internacional europeo a todos los transportistas de todos y cada uno de los Estados miembros de la UE sin discriminación alguna por razón de la nacionalidad o del lugar de establecimiento.

86. Dicho esto, entendemos que el transporte de cabotaje se compone de ciertos elementos de internacionalidad que lo identifican de forma clara del transporte de viajeros de carácter nacional, y demanda de un trato jurídico particular y diferenciado. En efecto, la múltiple casuística que puede acontecer en territorio europeo exige una calificación de este tipo de transportes según criterios de localización de las partes intervinientes en el contrato, permitiendo así al operador un libre desarrollo de su actividad en el comercio internacional.

87. Finalmente, no hubiera sido desacertado por parte de la UE, y de los Estados miembros, haber formado parte de un Convenio internacional, que como el CVR, hubiese aportado cierta homogeneidad material al contrato de transporte internacional de viajeros/pasajeros por carretera. La adopción de una norma de estas características ofrece una mayor seguridad jurídica al operador del sector garantizando con ello la previsibilidad del Derecho aplicable a la situación privada internacional, y además contribuye en la consecución de un homogéneo tratamiento jurídico ante situaciones semejantes que se presentan en el ámbito de ordenamientos jurídicos divergentes, favoreciendo con ello un resultado jurídico final consolidado⁵⁵.

⁵⁴ Puede verse en este aspecto el informe realizado por la Comisión al Parlamento europeo y al Consejo sobre la situación del mercado del transporte por carretera en la Unión Europea y donde se analiza, entre otras cuestiones, la armonización de las normas aplicables al sector y el grado de apertura de los mercados de transporte nacional por carretera, incluido el denominado transporte de cabotaje. Hecho en Bruselas el 14 de abril de 2014, COM (2014) 22 final.

⁵⁵ En este mismo sentido E. CASTELLANOS RUIZ, *op. cit.*, nota 53, pp. 3-10.