

Comentario jurisprudencial de la SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 27 de octubre de 1998 en el Asunto C-51/97 << Réunion européenne SA y otros contra Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV y Capitaine commandant le navire "Alblasgracht V002>>



Realizado por: **Chueca Royo, Alejandro**
Dirigido por la Profesora: Dra. Diago Diago, Pilar
Área de conocimiento: Derecho Internacional Privado

Índice

1. LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS.....	3
2. INTRODUCCIÓN.....	4
3. COMENTARIO JURISPRUDENCIAL <<RÉUNION EUROPÉENNE SA Y OTROS CONTRA SPLIETHOFF'S BEVRACHTINGSKANTOOR BV Y CAPITAINE COMMANDANT LE NAVIRE "ALBLASGRACHT V002>>.....	7
3.1 El litigio principal.....	7
3.2 Cuestiones prejudiciales.....	8
3.2.1 Distinción entre materia contractual y extra-contractual.....	10
3.2.2 Determinación del lugar del hecho dañoso; Interpretación del art. 5.3 CB actual 7.2 RBibis.....	14
3.2.3 Pluralidad de demandados; Interpretación del art. 6.1 CB actual 8.1 RBibis.....	18
4. CONCLUSIONES.....	20
5. BIBLIOGRAFÍA Y LISTADO DE JURISPRUDENCIA DEL TJUE CITADA.....	22

1. Listado de abreviaturas utilizadas

ap.	Apartado
aps.	Apartados
art.	Artículo
arts.	Artículos
as.	Asunto
CB	Convenio de Bruselas de 1968
DIPr	Derecho internacional privado
EEMM	Estados miembro
EM	Estado miembro
Nº	Número
p.	Página
pp.	Páginas
par.	Párrafo
pto.	Punto
RBI	Reglamento (CE) Nº 44/2001, de 22-12-2000
RBI-bis	Reglamento (UE) Nº 1215/2012, de 12-12-2012.
S.	Sentencia
SS.	Sentencias
ss.	Siguientes
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
UE	Unión Europea
Vid.	Véase

2. Introducción

A) Cuestión tratada en el Trabajo Fin de Grado

A partir del siguiente comentario jurisprudencial de la STJUE (Sala Tercera) de 27 de octubre de 1998 en el Asunto C-51/97 «Réunion européenne SA y otros contra Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV y Capitaine commandant le navire "Alblasgracht V002»), me gustaría mostrar algunas de las posturas del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en cuanto a la interpretación del Convenio de Bruselas de 1968. Convenio sucedido por el vigente Reglamento Bruselas I bis o como lo denomina la Comisión Europea «Reglamento de Bruselas I Refundición» y que deroga el anterior Reglamento (CE) 44/2001, 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 síntesis, trataré de ofrecer una aproximación a las cuestiones jurisprudenciales del Derecho internacional privado utilizando el presente comentario como hilo conductor de todas ellas.

Convenio de Bruselas (1968) → Reglamento Bruselas I (2000) → Reglamento Bruselas I bis (2012)

El objeto de estudio se encuentra perfectamente delimitado por las cuestiones prejudiciales aparecidas en esta STJUE y que de manera sistemática podríamos dividirlas en tres escenarios diferenciados;

- a. Distinción entre materia contractual y extracontractual
- b. Determinación del lugar del hecho dañoso
- c. Pluralidad de demandados

Interpretaré los arts. **5.1** y **5.3** referidos a las obligaciones contractuales y extra contractuales, además del **6.1** referido a la pluralidad de demandados, todos ellos del CB y equivalentes al 7.1, 7.2 y 8.1 del RBI-bis. Y digo equivalen, porque la interpretación dada por el TJUE es extensiva al nuevo articulado del Reglamento Bruselas debido a que la redacción entre estos y aquellos no difiere en los aspectos esenciales.

Matizar que el DIPr se encuentra a su vez compuesto por tres sectores, o dicho de otra manera el DIPr se ocupa de tres grandes materias;

- 1º Competencia (conflicto de jurisdicciones)
- 2º Ley aplicable (conflicto de leyes)
- 3º Eficacia extraterritorial de resoluciones judiciales y extrajudiciales

Pues bien, conviene dejar por sentado que el presente obra se centra exclusivamente en el primer sector dejando por consiguiente de lado el segundo y el tercero. Así el primer sector «competencia judicial internacional» trata de determinar si los tribunales de un Estado son competentes para conocer de un asunto referido a una situación privada internacional o si por el contrario no lo son.

Precisando un poco más, de entre todos los foros de competencia judicial internacional previstos en el CB y RBI-bis vamos a situarnos en el marco de los **foros especiales por razón de la materia**; estos foros tienen la característica intrínseca de la alternatividad al foro general del domicilio del demandado en un Estado miembro, siendo así denominados por algunos autores como «*foros de ataque*».

B) Razón de la elección del tema y justificación de su interés

Como ya ha quedado adelantado en líneas precedentes, el tema escogido podemos denominarlo **«aproximación a la cuestiones jurisprudenciales del DIPr»**, tema bastante amplio que queda concretado por medio del comentario jurisprudencial de la citada sentencia.

En el siglo XIX, el DIPr fue considerado un «Derecho de ricos, bohemios y artistas», únicas personas que podían permitirse la vida internacional (J. CKOPHOLLER). Sin embargo en el siglo XXI la situación ha cambiado drásticamente, «The World is flat »- la tierra es plana- (T.L.FRIEDMAN)¹. Expresión muy acertada y que refleja de una manera muy simbólica que ya no existen impedimentos a la libre circulación mundial de personas y de materias primas. Sin ir más lejos, en este supuesto podremos ver como una empresa domiciliada en Francia realiza una compraventa de un cargamento de frutas a otra empresa situada en Australia.

Nunca antes había existido un volumen de relaciones entre personas –físicas y jurídicas– pertenecientes a distintos Estados como el que se da en la actualidad. Y nunca con anterioridad estas relaciones se habían generado con la rapidez, constancia y habitualidad con que se manifiestan en nuestros días². Este incremento exponencial en las relaciones privadas internacionales encuentra su razón de ser en factores como la globalización económica, el progreso tecnológico, el turismo internacional e incluso en el amor «Love knows not national boundaries» (D. McCLEAN & K.-BEEVERS) - el amor no conoce fronteras entre estados-.

Todo ello trae consigo una importante consecuencia inevitable; el surgimiento de conflictos internacionales entre particulares. Es en este punto cuando entra en escena el Derecho internacional privado, presentándose como «el instrumento que pretende dar una respuesta adecuada y justa a los problemas a los que los particulares se ven expuestos como consecuencia de la existencia de una pluralidad de ordenamientos jurídicos independientes»³.

¹Vid. CALVO CARAVACA. A Y CARRASCOSA GONZÁLEZ. J: *Derecho internacional privado*. Vol. I, 16^a edición, Comares, Granada 2016, p.36.

²Vid. ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, JL. , Y PALAO MORENO, G.; *Derecho internacional Privado*, 10º edición. Editorial Tirant lo blanch, Valencia 2016, p.85.

³Vid. ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, JL. , Y PALAO MORENO, G.; *Derecho internacional Privado*, 10º edición. Editorial Tirant lo blanch, Valencia 2016, p.86

En suma, considero que al Derecho internacional privado como una disciplina plagada de multitud de cuestiones interesantes, y es que, como si de algo mágico se tratase, la presencia de un único elemento de extranjería convierte cualquier situación en internacional y consecuentemente en objeto de análisis por parte de éste. De esta forma y sin ninguna duda podemos afirmar que prácticamente todo es internacional.

De entre toda la jurisprudencia del TJUE, que no es poca, me he decantado finalmente por la ya mencionada <<Réunion européenne SA y otros [...]>>. A pesar de ser una sentencia antigua -1998- pienso que nos ha dejado en fecha presente valiosas conclusiones.

Como ya sabemos la jurisprudencia cumple función de vital importancia en la interpretación de la norma, en nuestro caso la norma internacional. De esta manera ya no es tan importante el tenor literal de ésta sino el sentido que tenemos que darle, y por esta sencilla razón he escogido el analizar una STJUE, porque es realmente a través del estudio detallado del elenco de sentencias internacionales cuándo se llega a conocer de una manera más genuina al DIPr.

Por lo demás, se podría decir que los arts 7.1, 7.2 y 8.1 del RBI-bis⁴ constituyen las categorías de foros que más problemas generan en la práctica, pues abren la puerta a foros muy dispares, de este modo considero que la elección de este tema me ayudará a resolverlos con criterio.

C) Metodología seguida en el desarrollo del trabajo

El método de trabajo seguido para obtener la información ha consistido fundamentalmente en la consulta de diversos manuales, comentarios de autor, textos legales así como la jurisprudencia relacionada con el tema.

⁴Art. 7.1 RBI- bis (=5.1CB); Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro, **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.

Art 7.2 RBI-bis (=5.3CB); Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: **en materia delictual o cuasidelictual**, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pudiera producirse el hecho dañoso.

Art 8.1 RBI-bis (=6.1CB) Una persona domiciliada en un Estado miembro también podrá ser demandada: **si hay varios demandados**, ante el órgano jurisdiccional del domicilio de cualquiera de ellos, siempre que las demandas estén vinculadas entre sí por una relación tan estrecha que resulte oportuno tramitarlas y juzgarlas al mismo tiempo a fin de evitar resoluciones que podrían ser contradictorias si se juzgasen los asuntos separadamente.

3. Comentario jurisprudencial << Réunion européenne SA y otros contra Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV y Capitaine commandant le navire "Alblasgracht V002>>

3.1 El litigio principal

Los hechos que suscitaron el pleito se originan en la adquisición, por parte de la sociedad <<Brambi Fruits>>, con domicilio en Rungis (Francia), de una cantidad de peras a una sociedad australiana, F. W. Year, con sede en Melbourne (Australia).

El cargamento fue objeto de un **transporte marítimo** en Melbourne (Australia) con destino a Rotterdam (Países Bajos) a bordo del buque «Alblasgracht V002». Dicho transporte se efectuó al amparo de un **conocimiento de embarque**, emitido en Sidney (Australia) por la sociedad RCC con domicilio en Australia, en el que constaba la sociedad Brambi



Fruits, como destinataria final de la mercancía. Después de ser entregada en Rotterdam a un consignatario, la mercancía fue transportada por carretera a Rungis, domicilio del destinatario final. El **transporte terrestre** se realizó en virtud de una **carta de porte internacional** emitida por la sociedad «Transeco».

Una vez llegó la mercancía a la destinataria, ésta constató averías debido a una maduración precoz de la fruta, consecuencia de un fallo en la cadena del frío. Brambi Fruits, percibió una indemnización por parte de sus aseguradores; La Reunión européenne y otras nueve compañías de seguros, que se subrogaron en la posición jurídica de su asegurado e interpusieron una demanda por daños y perjuicios ante el *tribunal de commerce de Crêteil* (Francia), en cuya demarcación judicial se encuentra el domicilio de Brambi Fruits.

La demanda se presentó contra:

- el emisor del conocimiento de embarque para la parte marítima del transporte «RCC», con domicilio en Sydney – Australia-.
- y el **capitán del buque** y su **armador «la sociedad Spliethoff's»**, con domicilio en Ámsterdam ambos, en su calidad de verdaderos transportistas marítimos.

En su sentencia de 17 de mayo de 1994, el *tribunal de commerce de Crêteil* se declaró competente con respecto a RCC, al considerar que las mercancías debían entregarse a

Brambi Fruits en Rungis. Por el contrario, declinó su competencia por lo que se refiere al capitán del buque y su armador «la sociedad Spliethoff's» por estimar que no se trataba de un supuesto de transporte combinado desde Melbourne hasta Rungis, ya que se había emitido una carta de porte internacional para el transporte desde Rotterdam hasta Rungis. Por consiguiente, el tribunal de commerce de Créteil estimó que se debía declararse incompetente en lo que se refiere al litigio entre los aseguradores, por una parte, y capitán del buque y su armador «la sociedad Spliethoff's» por otra, a favor de los tribunales de Rotterdam, en cuanto lugar donde se cumplió la obligación, en el sentido del número 1 del artículo 5 del CB o bien de los tribunales de Ámsterdam o de los de Sydney, en virtud del número 1 del artículo 6 del CB, según el cual, si hubiere varios demandados, la acción judicial podrá entablarse también contra el demandado ante el tribunal del domicilio de cualquiera de ellos.

Puesto que la *Cour d'appel de París* – Tribunal de Apelación de París-, en su sentencia de 16 de noviembre de 1994, confirmó la incompetencia internacional del tribunal de commerce de Créteil respecto al capitán del buque y su armador «la sociedad Spliethoff's», los aseguradores interpusieron un recurso de casación ante la *Cour de cassation* - Tribunal Supremo Francés- alegando que no estaba acreditado que Brambi Fruits hubiera firmado un contrato con dichos demandados, y que, por consiguiente, la *Cour d'appel* no podía aplicar respecto a ellos el número 1 del artículo 5 del Convenio. Según los aseguradores, la *Cour d'appel* hubiera debido aplicar el número 3 del artículo 5 del Convenio, relativo a la atribución de competencia en caso de responsabilidad delictual o cuasidelictual.

Con carácter subsidiario, los aseguradores alegaron que el litigio tenía un carácter indivisible en la medida que «RCC», por una parte, y el capitán del buque y su armador «la sociedad Spliethoff's», por otra, habían participado en la misma operación de transporte. Por consiguiente, el tribunal de commerce de Créteil se hubiera debido declarar competente para conocer del litigio dado que reconoció su competencia para pronunciarse sobre el recurso interpuesto contra «RCC».

3.2 Cuestiones prejudiciales

Al estimar que la solución del litigio requería la interpretación del CB, la *Cour de cassation* decidió suspender el procedimiento para preguntar al Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

«1) Si la acción mediante la cual el destinatario de unas mercancías reconocidas averiadas al término de un transporte marítimo y posteriormente terrestre, o su asegurador subrogado en sus derechos por haberle indemnizado, reclaman la reparación de su perjuicio, basándose en el conocimiento de embarque que ampara el transporte marítimo, no a quien emitió dicho documento con su membrete, sino a la persona que el demandante considera ser el verdadero transportista marítimo, se basa en el contrato de transporte y está comprendida, por este hecho o por otro, en la materia contractual en el sentido del número 1 del artículo 5 del Convenio.

2) Si, en caso de respuesta negativa a la cuestión anterior, la materia es delictual o quasi-delictual en el sentido del número 3 del artículo 5 del Convenio o si procede aplicar la regla de competencia principal en favor de los órganos jurisdiccionales del Estado en cuyo territorio esté domiciliado el demandado, establecida en el artículo 2 del Convenio.

3) Si, en el supuesto de que se considere que la materia es delictual o quasi-delictual, el lugar en el que el destinatario, después de efectuarse el transporte marítimo y después de realizarse el transporte final por carretera, ha hecho constar meramente la existencia de las averías en las mercancías que le han sido entregadas puede, y con arreglo a qué requisitos, constituir el lugar en el que sobrevino el daño, que la sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de noviembre de 1976, Bier/Mines de potasses d'Alsace (21/76, Rec. p. 1735), consideró que puede ser aquel "donde se hubiere producido el hecho dañoso" en el sentido del número 3 del artículo 5 del Convenio.

4) Si un demandado domiciliado en el territorio de un Estado contratante puede en otro Estado contratante ser demandado ante el órgano jurisdiccional ante el que se haya presentado una demanda dirigida contra un codemandado domiciliado fuera del territorio de cualquier Estado contratante, debido a que el litigio tiene carácter indivisible, y no sólo conexo. »

He decidido agrupar estas cuestiones en tres escenarios diferenciados correspondientes con los tres subepígrafes posteriores sin más motivo que el de lograr una mejor comprensión de la materia.

A modo de resumen, el TJUE debe resolver sobre los siguientes aspectos;

- En primer lugar, el tribunal tendrá que decidir si los hechos recogidos en la demanda se incardinan en el ámbito del apartado 1º materia contractual, o 3º materia delictual o quasi-delictual, del artículo 5 CB.
- Además, el tribunal deberá dictaminar cómo debe concretarse el lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso en un supuesto como el de aquí presente, siempre que —no siendo de aplicación el artículo 5.1 CB— sea aplicable el artículo 5.3 CB.
- Finalmente el tribunal debe concretar si el carácter indivisible del litigio permite demandar, a un domiciliado en el territorio de un Estado contratante, en otro Estado contratante ante cuya jurisdicción se haya presentado una demanda dirigida contra un codemandado domiciliado fuera del territorio de cualquier Estado contratante.

3.2.1 Distinción entre materia contractual y extracontractual

¿Cómo calificamos la acción ejercitada? Esta es la primera pregunta a la que se debe enfrentar el TJUE. Ya de primeras puedo advertir que no es tarea sencilla porque el significado e interpretación de estas materias se encuentra en progresiva delimitación a medida que se suscitan nuevos casos ante el TJUE.

Se desprende de la reiterada jurisprudencia que los conceptos “materia contractual” y “materia extracontractual”, deben interpretarse de manera autónoma.⁵ En consecuencia, para determinar si el objeto del litigio versa sobre una u otra materia, no nos dirigiremos al concepto que sobre tales nociones dispongan los derechos nacionales de los Estados miembros implicados. El fundamento de la calificación autónoma sería el de sustraer de las legislaciones nacionales la interpretación dada sobre tales conceptos con la finalidad de garantizar una aplicación uniforme y eficaz del Reglamento Bruselas en todo el territorio de la UE.

Sin embargo, la opción del TJUE por una interpretación autónoma, no viene seguida de una definición esclarecedora de ambos conceptos en el articulado del citado instrumento normativo, por lo que tendremos que echar mano de la amplia jurisprudencia del alto tribunal para poder delimitarlos.

A) Materia contractual

Como decía, el concepto de «materia contractual» recogido en el art 5.1 del CB debe ser interpretado de una forma autónoma⁶, refiriéndose principalmente al sistema y a los objetivos de dicho Convenio.

La sentencia comentada reafirma el concepto de materia contractual precisado en el caso **Handte**⁷, donde se declaró que «una acción se integra en la materia contractual cuando surge de **«un compromiso libremente asumido por una parte frente a la otra»**.

⁵ En tal sentido se manifiesta el TJUE, *Vid la* STJUE de 18 de julio de 2013, ÖFAB, C 147/12, apartado 27; « los conceptos de «materia contractual» y de «materia delictual» en el sentido del artículo 5, números 1, letra a), y 3, del Reglamento nº 44/2001 deben interpretarse de manera autónoma, remitiéndose a su sistema y a los objetivos de dicho Reglamento».

⁶ *Vid. SS* TJUE de 22-3-1983, en el asunto 34/82, Peters c./ZNAV; de 16-12-1980, en el asunto 814/79, Países Bajos c./Rüffer; de 22-2-1979, en el asunto 133/78, Gourdain c./Nadler; de 15-1-1987, en el asunto 266/85, Shenavai c./Kreische; de 17-6-1992, en el asunto C-26/91, Jakob Handte c./TMCS; de 17-9-2002, en el asunto C-334/00, Tacconi; de 5-2-2004, en el asunto C-265/02, Frahuil; En línea con ello el TJUE calificó como contractual una obligación que contaba con la condición de extracontractual al amparo de la normativa nacional, atendido al hecho de que el comportamiento imputado era susceptible de ser considerado como un incumplimiento de las obligaciones contractuales atendido el objeto del contrato (STJUE de 13-3-2014, en el asunto 548/12, Brogsitter).

⁷ *Vid. STJCE* de 17-6-1992, as. 26/91, Handte cit; en este caso la interpretación del art. 5.1º sirvió para excluir la aplicación del foro contractual en un litigio entre el subadquirente de una cosa y el fabricante no vendedor de la cosa.

Bastaría entonces con que se pudiese identificar una obligación libremente asumida por una parte frente a otra, aunque esa otra parte sea indeterminada o no haya intervenido en el acuerdo o pacto con la persona que libremente se obliga para situarnos inmediatamente en la esfera contractual.

No es por tanto la existencia de un contrato la que crea la materia contractual, sino la voluntad unilateral y libre de una persona dirigida frente a otra plasmada efectivamente en dicho contrato⁸.

Dicho esto, la pregunta que tenemos que hacernos es la siguiente; ¿Contrajo la parte demandante algún tipo de compromiso con los verdaderos transportistas marítimos?

«De los elementos que obran en autos puede llegarse con relativa claridad a la conclusión, a saber, que no hay vínculo alguno de carácter contractual libremente asumido entre Brambi, por una parte, y la sociedad Spliethoff's y el capitán, por otra»⁹.

No caben dudas por tanto de que el objeto del litigio no se halla comprendido en el ámbito material del art 5.1 CB; así lo declarara el TJUE en la sentencia analizada¹¹ respondiendo a la primera pregunta en el sentido de que la acción ejercitada no se halla integrada de ninguna manera dentro del ámbito de la materia contractual tal y como alegaban las partes demandadas.

Aclarada la metodología y la solución a la que llega el TJUE, me gustaría comenzar poniendo de manifiesto un pequeño matiz que no se nos puede escapar. La parte demandante, es decir, las compañías de seguros, no contrajeron ningún tipo compromiso frente a las otras partes demandadas. Así, el tribunal podría haber llevado al extremo, el concepto de materia contractual precisado en el caso Handte¹⁰ para resolver sin más dilación que la acción ejercitada debía calificarse en el ámbito de la materia extracontractual. Como explica Rafael Arenas García, no es difícil imaginar las dificultades prácticas que se derivarían de la expulsión del ámbito contractual de las reclamaciones ejercitadas por el asegurador subrogado en los derechos de la parte indemnizada contra la parte a quién se reclama.

Volviendo con la solución del TJUE, observamos que la sentencia no rompe con los planteamientos jurisprudenciales anteriores sobre materia contractual, simplemente toma como punto de referencia la expresión, «compromiso libremente asumido por una parte frente a otra» y la aplica de manera automática.

⁸Vid. CALVO CARAVACA. A Y CARRASCOSA GONZÁLEZ. J: *Derecho internacional privado*. Vol. II, 16^a edición, Comares, Granada 2016, p.842.

⁹Vid. Las Conclusiones del Abogado General, SR. GEORGES COSMAS (5-2-1998), pto. 30.

¹⁰Vid. ARENAS GARCÍA.R. «La distinción entre obligaciones contractuales y obligaciones extracontractuales en los instrumentos comunitarios de Derecho internacional privado», *AEDIPr*, t. VI, 2006, pp.401-402.

Tal vez, como dice el profesor Albert Font Segura, «el TJUE podría haber considerado las particularidades comerciales que se generan en el transporte marítimo internacional, cuya regulación especial puede configurar unas pautas que obliguen a una reconsideración de sus planteamientos». Si algo se le puede reprochar al TJUE es su perspectiva ajena al tráfico marítimo internacional, es decir podría haber enfocado sus planteamientos en otra dirección deteniéndose con más vehemencia en las especialidades que genera la parte marítima del transporte y más en concreto, «en el contrato de transporte celebrado entre la sociedad RCC y Brambi Fruits porque vincula, por medio del conocimiento de embarque emitido por RCC, a otras partes que, de un modo u otro, intervienen en el transporte marítimo como son en este caso; el capitán del buque y su armador «la sociedad Spliethoff's»¹¹.

En cualquier caso, los problemas emergen cuando en la operación parecen verse implicados dos porteadores distintos; el porteador contractual y el porteador efectivo¹².

Ahora bien, como explica de nuevo el profesor A. Font Segura, la identificación del porteador no es nada fácil. El conocimiento es un documento unilateral, emitido por el porteador, muchas veces con carencia de datos identificatorios y además puede suceder que el porteador contractual no ejecute directamente la obligación de transportar las mercancías. Y esto es precisamente lo que ocurre en la sentencia comentada; una sociedad –Brambi Fruits– contrata con otra –RCC–un transporte marítimo de unas mercancías, y ésta última a su vez encarga a otra la realización del mismo –Spliethoff's– Precisa por último que este es uno de los problemas angulares del contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque.

Un posible remedio frente a esta problemática, vendría de simplificar los regímenes de responsabilidad de los porteadores implicados mediante la recepción de la responsabilidad solidaria establecida en las Reglas de Hamburgo, circunstancia que hay que recalcar que no implica por sí misma una calificación contractual de la responsabilidad del porteador efectivo¹³.

Se podría decir que lo dicho generaría innumerables ventajas en el tráfico mercantil internacional aunque también inconvenientes como la quiebra del principio de

¹¹ Vid. FONT SEGURA. ALBERT. «La responsabilidad del porteador efectivo en el Convenio de Bruselas de 1968», *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, ISSN 1138-4026, Año nº 3, N° 5, 1999, p.191. par. 2.

¹² Vid. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. Hamburgo, 31 de marzo de 1978; Art 1. Por “porteador contractual” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador. Por “porteador efectivo” se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución./En este supuesto el porteador contractual sería la sociedad RCC y el porteador efectivo la sociedad Spliethoff's; las partes demandantes han alegado, sin que las demandadas les opongan en este punto ningún argumento convincente, que RCC subcontrató la ejecución del transporte marítimo con Spliethoff's.

¹³Vid. FONT SEGURA. ALBERT. «La responsabilidad del porteador efectivo en el Convenio de Bruselas de 1968 » cit., p.194.

relatividad de los contratos¹⁴. De este modo, parece que a través de la simplificación de regímenes solucionaríamos los problemas de transparencia que generan este tipo de operaciones pero no los problemas de calificación planteados.

Mención aparte, se encuentra la tesis que defiende que «el porteador efectivo debería poder ser demandado ante la misma jurisdicción que el porteador contractual, como consecuencia de su participación en una operación única de transporte»,¹⁵ siendo esta una propuesta que va mucho más allá en defensa de la parte demandante, y que ante dicha situación se ve obligada por la escasez de recursos normativos a tener que acudir a dos foros de competencia internacional totalmente distintos entre sí¹⁶, aun tratándose y repito de una única operación de transporte. De este modo se trataría de buscar una respuesta en razones de economía procesal, seguridad jurídica y racionalidad.

Así pues, cabría valorar de todo lo dicho, que a pesar de que el tribunal hubiere enfocado sus planteamientos en otro sentido, habría llegado con cierta certeza a la misma solución. Ello por dos motivos; primero porque las especialidades derivadas del transporte marítimo internacional, que por cierto se encuentran delimitadas de forma dispersa y nada clarificadora, no nos llevan de ninguna manera a la evidencia de poder realizar una calificación de la acción contra el porteador efectivo en la materia contractual, es más, incluso en las propias Reglas de Hamburgo, se pone en duda el carácter contractual del vínculo que mantiene el porteador efectivo con el transporte. Y segundo, porque si el TJUE hubiese calificado la demanda en la materia contractual, hubiese tenido que ir contra su propia jurisprudencia, la del caso Handte, en la cual quedó precisado de un modo muy sólido dicho concepto.

Por consiguiente, podría entenderse que el TJUE realiza una calificación adecuada de la acción ejercitada por lo que respecta a la parte demandante contra los verdaderos transportistas marítimos, concluyendo por tanto que el objeto del litigio debe corresponder a la materia extracontractual del art 5.3 CB¹⁷.

A) Materia extracontractual

Como ha quedado adelantado en líneas precedentes, el TJUE se decanta por una calificación de la acción ejercitada contra el porteador efectivo y el capitán del buque en el ámbito material extracontractual al entender que no existe vínculo contractual alguno.

Pero... ¿Qué debemos entender por materia extracontractual? El Tribunal de Justicia

¹⁴ El principio de relatividad de los contratos nos viene a decir que el contrato sólo produce efectos entre las partes contratantes - lo convenido entre unos ni perjudica ni aprovecha a terceros-.

¹⁵ Vid. FONT SEGURA. ALBERT. «La responsabilidad del porteador efectivo en el Convenio de Bruselas de 1968 » cit., p.195, par 3.

¹⁶ Foro del art 5.1 CB para el porteador contractual y foro del art. 5.3 CB para el porteador efectivo.

¹⁷ Vid.ap.24 de la S. comentada

precisó el concepto de materia delictual y cuasidelictual en el **asunto Kalfelis**¹⁸ como un concepto autónomo que abarca todas las demandas dirigidas a exigir la responsabilidad de un demandado y que no están relacionadas con la «materia contractual» en el sentido del número 1 del artículo 5¹⁹.

«Solamente en el caso de que no resulte posible la calificación contractual se abrirá la puerta a la consideración de la responsabilidad extracontractual»²⁰. Entonces según se desprende de la sentencia Kalfelis, ¿Toda demanda dirigida a exigir responsabilidad por el daño causado no calificada de contractual puede entenderse extracontractual? En efecto, el TJUE parece considerar que la materia delictual y cuasidelictual es residual respecto a la contractual, refiriéndola a toda demanda de responsabilidad que no se incardina en materia contractual. Ahora bien, el carácter residual de la materia extracontractual hace referencia a su carácter negativo respecto de la contractual, pero no justifica que, en caso de duda, deba preferirse una calificación contractual²¹.

Dos elementos deben concurrir por lo tanto para calificar una demanda en la materia extracontractual²²;

- **Elemento positivo**; que se trate de una acción dirigida a exigir responsabilidad de un demandado/s.
- **Elemento negativo**; que la acción no se pueda calificar como materia contractual. Esto puede ocurrir por dos razones: bien porque no existe un compromiso libremente asumido por las partes, bien porque no se considere que la acción ejercitada deriva de ese compromiso.

Por consiguiente, y como cita textualmente el Sr. COSMAS²³, procede responder a la segunda pregunta en el sentido de que no corresponde aplicar el artículo 2 CB, el cual regula el supuesto de competencia general, en la medida en que nos hallamos ante un supuesto de competencia especial del art 5.3 CB.

3.2.2 Determinación del lugar el hecho dañoso; Interpretación del art. 5.3 CB actual 7.2 RBibis

Recordemos que la tercera cuestión tiene por objeto delimitar el lugar de producción del hecho dañoso para el caso en el que el destinatario después de efectuarse el transporte marítimo y después de realizarse el transporte final por carretera, ha hecho constar meramente la existencia de las averías en las mercancías que le han sido entregadas.

¹⁸ STJUE de 27-9-1988, en el asunto 189/87, Kalfelis

¹⁹ Vid.ap.22 de la S. comentada.

²⁰ Vid. ARENAS GARCÍA.R. «La distinción entre obligaciones contractuales y obligaciones extracontractuales en los instrumentos comunitarios de Derecho internacional privado »,cit.,p.399.

²¹ Vid. FERNÁNDEZ ROZAS.J.C Y SÁNCHEZ LORENZO.S: *Derecho Internacional Privado*.9^a edición, Aranzadi, Navarra, 2016, p.637.

²² Vid. CEBRIÁN SALVAT.M.A. «Estrategia procesal y litigación internacional en la Unión Europea: Distinción entre materia contractual y extracontractual », *Revistas UC3M Vol. 6. N°2,2014*, pto. 38.

²³ Vid. Las Conclusiones del Abogado General, SR. GEORGES COSMAS (5-2-1998), pto. 36

Una vez superados los problemas de calificación, nos vamos a encontrar con los problemas de interpretación; es decir, una vez que el tribunal ha considerado que la acción se halla comprendida en la materia extracontractual del art 5.3 CB se hace necesario concretar la expresión «lugar de producción del hecho dañoso», ya que será este lugar el que nos aclare el específico tribunal competente para enjuiciar el asunto.

Pues bien, en la mayoría de los casos concretar el lugar dónde se produce el hecho dañoso va a ser relativamente sencillo. No obstante, existen supuestos, como el presente, dónde encontramos ciertos elementos que complican su determinación, todo ello si tenemos en cuenta que la mercancía fue trasladada desde Sydney hasta Rungis pasando por diversos intermediarios y que además la causa del daño, la avería en la cadena frío, no tuvo lugar en el espacio terrestre, sino en el marítimo.

Menciona el Sr. COSMAS que esta cuestión plantea dos problemas²⁴:

- El primero consiste en dilucidar cuál es el lugar donde se ha producido el hecho dañoso cuando la avería se produjo durante un transporte internacional.
- Y el segundo consiste en esclarecer si este lugar coincide con aquel en que, simplemente, se comprobó la avería.

La concreción del lugar del hecho dañoso ha sido objeto de estudio por parte del TJUE en diversas sentencias²⁵, destacando como las más significativas; las **SS.TJCE de 30 de noviembre de 1976, As. 21/1976 “Mines de Potasse d’Alsace” y de 19 de octubre de 1995, As. 364/93, Marinari c./Lloyd’s Bank.**

La primera, hace referencia a una reclamación por daños producidos en una plantación de la sociedad «Bier B.V», situada en los Países Bajos, a causa de las sustancias altamente contaminantes vertidas en la aguas del Rin por la sociedad “Mines de Potasse d’Alsace” con sede en Mulhouse (Francia). El hecho o acontecimiento causal, había tenido lugar en Francia, en tanto que el daño se había sobrevenido o materializado en los Países Bajos. Los tribunales holandeses, ante su dificultad para interpretar el sentido del art 5.3 CB, decidieron preguntar al TJCE, dónde se declaró la regla general consistente en la atribución al demandante de una doble opción (optio fori); pudiendo presentar la demanda ante el tribunal dónde tuvo lugar la producción del ilícito o bien ante el tribunal del lugar dónde se materializó el daño²⁶.

²⁴Vid. Las Conclusiones del Abogado General, SR. GEORGES COSMAS (5-2-1998), pto. 38.

²⁵Vid. STJCE de 11-1-1990, as. C-220/88, Dumez France et Tracoba; STJCE de 7-3-1995, as. C-68/93, Shevill c. Presse Alliance; STJCE de 19-9-1995, as. C-364/93, Marinari c. Lloyds Bank; STJUE de 5-2-2004, en el as. C-18/02, DFDS Torline; STJUE de 10-6-2004, en el as. C-168/02, Kronhofer; STJUE de 16-7-2009, en el as. C-189/08, Zuid-Chemie; STJUE de 21-5-2015, en el asunto C-352/13, Cártel Damage Claims (CDC) Hydrogen Peroxide SA); STJUE de 28-1-2015, en el asunto C-375/13, Harald Kolass c./Barclays Banl plc.

²⁶Vid. aps.24 y 25 STJCE de 30 de noviembre de 1976, As. 21/1976 “Mines de Potasse d’Alsace

Resaltar que es una opción libre, lo que presupone que en ningún caso «se va a poder acusar al demandante de fraude procesal por presentar su demanda en el Estado miembro de su domicilio si se verifica efectivamente que el lugar del hecho dañoso o del resultado lesivo se localiza en dicho Estado (D.BUREAU/H.MUIR WATT) »²⁷.

Así, el TJCE sentó por primera vez en la historia en dicha sentencia lo que se conoce como; **Teoría de la ubicuidad o alternatividad**. Como dice L.A. Calvo Caravaca y J. Carrascosa González, la tesis de la ubicuidad o tesis *Mines de potasse* es un elemento emblemático característico de la jurisprudencia del TJUE que mantiene desde ya más de cuarenta años y que guarda relación con muchos tipos de responsabilidad extracontractual; daños físicos, daños de propiedad intelectual e industrial, daños al honor, daños financieros, etc, mostrando de esta manera su fidelidad casi romántica hacia esta tesis²⁸.

Ahora bien, he mencionado que se trataba de una regla general, lo cual no quiere decir que esté exento de matizaciones. Y bien, esto es lo que han venido hacer otras tantas SS. del TJUE como, *Dumez France y Tracoba*, y *Shevill*, dejando constancia aquí, como la más interesante; La **sentencia Marinari** y que paso a exponer a continuación.

Los hechos tuvieron lugar en el mes de abril de 1987, cuando el Sr. Marinari (domiciliado en Italia) depositó un paquete de pagarés en un banco Inglés. Los empleados del Banco al considerar que dichos pagarés eran de procedencia dudosa, abrieron el pliego que los contenía e informaron de ello a la policía, lo cual provocó la detención del Sr. Marinari y la incautación de los pagarés. Tras haber sido absuelto por la justicia inglesa, el Sr. Marinari formuló demanda ante los órganos jurisdiccionales de su domicilio contra el banco, en el cual solicitaba la reparación de los diversos perjuicios irrogados. El banco propuso la excepción de falta de jurisdicción de los Tribunales italianos, basándose en que el daño se había producido en Inglaterra, momento en el que se planteó al TJUE la cuestión de si, en este asunto, eran los órganos jurisdiccionales ingleses o más bien los italianos quienes tenían atribuida la competencia judicial internacional.

Por lo que nos interesa, el apartado 13 de dicha sentencia precisó que «*la opción que se ofrece al demandante no puede extenderse más allá de las circunstancias particulares que la justifican*, so pena de vaciar de su contenido el principio general de la competencia de los órganos jurisdiccionales del Estado contratante en cuyo territorio el demandado tiene su domicilio-art 2 CB-, y de llegar a reconocer, fuera de los supuestos expresamente previstos, la competencia de los órganos jurisdiccionales del domicilio del demandante, que el Convenio consideró de un modo totalmente desfavorable».

²⁷Vid. CALVO CARAVACA. A Y CARRASCOSA GONZÁLEZ. J: *Derecho internacional privado*. Vol. I, 16^a edición, Comares, Granada 2016, p.1298, pto. 27

²⁸Vid. CALVO CARAVACA. A Y CARRASCOSA GONZÁLEZ. J: *Derecho internacional privado*. Vol. I, 16^a edición, Comares, Granada 2016, p.1298, pto.26.

Más aún, en su apartado 14, el TJUE estimó que, «el concepto del lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso *no puede interpretarse de una manera extensiva hasta el punto de englobar cualquier lugar donde puedan experimentarse las consecuencias perjudiciales de un hecho que haya causado ya un daño efectivamente sobrevenido en otro lugar*».

En síntesis, de las conclusiones extraídas de las sentencias anteriormente mencionadas y en especial la del caso Marinari, se desprende una propuesta muy diáfana, que no es otra que la de poner freno a los potenciales abusos logrados por la parte demandante al interponer su demanda ante los órganos jurisdiccionales de su propio domicilio aún sin tener ninguna conexión o proximidad con el objeto del litigio.

Volviendo con la primera cuestión que planteaba el Sr. COSMAS, el TJUE apoyándose en las conclusiones emitidas por éste, llega a la premisa de que es imposible determinar el lugar dónde se ha producido el perjuicio, de esta suerte la tesis de la ubicuidad no va a poder operar en este supuesto²⁹.

Ante esta dificultad o imposibilidad, el tribunal dictamina que solamente podremos hacer uso de la segunda opción; corresponderá así, al destinatario de las mercancías averiadas demandar al verdadero transportista marítimo ante el tribunal del lugar donde sobrevino el daño.

Solucionado el primer problema, nos encontramos con el segundo. ¿Cuál es el lugar dónde sobrevino el daño? ¿Se corresponde con el lugar dónde simplemente se comprobó la avería?

A juicio del Sr. COSMAS³⁰, el lugar dónde sobrevino el daño, debe ser el lugar hasta el cual el subcontratista ha sido responsable de la mercancía, es decir Rotterdam.

De entre los diversos argumentos esgrimidos a favor de tal lugar, he decidido recopilar los más esclarecedores:

1º Es concreto y previsible para la demandada y, por consiguiente, es garantía de seguridad jurídica.

2º Tiene por su propia naturaleza, una estrecha vinculación con el litigio y facilita la reunión de las pruebas.

El tribunal entiende, en definitiva, que el daño se produce en alta mar –lugar imposible de concretar– y sobreviene o materializa en Rotterdam, último punto del trayecto dónde termina la responsabilidad del subcontratista. Una vez sobrevenido el daño, se entiende que la competencia queda congelada en dicho lugar, no pudiendo extenderla a los demás tribunales por dónde se desplaza la mercancía averiada hasta su destino final.

²⁹ *Vid. ap.33 de la S. comentada.*

³⁰ *Vid. Las Conclusiones del Abogado General, SR. GEORGES COSMAS (5-2-1998), pto. 57*

Efectivamente, otorgar la competencia a los tribunales franceses habría sido una propuesta nada apropiada. En primer lugar, porque supondría una multiplicación injustificada de foros de competencia, así como potenciar el reconocimiento del *fórum actoris* que como sabemos viene rechazado por el legislador comunitario, salvo en aquellos casos expresamente previstos por él³¹. Y segundo porque dichos tribunales no mantienen un vínculo tan estrecho con el objeto del litigio como los de Rotterdam.

Se podría decir, que este problema lo resuelve de un modo coherente y racional. Imaginemos por un momento que se hubiese reconocido la competencia a favor de los tribunales franceses; el foro contenido en el art 5.3 CB habría quedado delimitado de una manera tan amplia que habría perdido toda su razón de ser. Y más aún, habría abierto la puerta a una interpretación extensiva de dicho artículo, resultando contrario a los principios orientadores del citado convenio y a la jurisprudencia consolidada.

Además, y a mi modo de ver, lo más curioso es que es una solución que esconde cierto grado de inteligencia, ya que se podría decir se “cubren las espaldas” ante la discutible calificación de la acción ejercitada en la materia extracontractual al coincidir en el mismo punto el lugar regulado en el 5.1CB –lugar en que se haya cumplido la obligación que sirva de base a la demanda; Rotterdam– y en el 5.3 CB–lugar donde se haya materializado o sobrevenido el daño; Rotterdam–. Dicho de otro modo, sería “indiferente” que la acción hubiese sido calificada en la materia contractual ya que el tribunal competente para enjuiciar el litigio por lo que respecta a los verdaderos transportistas marítimos hubiese sido el mismo.

3.2.3 Pluralidad de demandados; Interpretación del art. 6.1 CB actual 8.1 RBibis

El TJUE resuelve finalmente la última cuestión referida a la interpretación del art 6.1 CB. En resumen, dictamina que los verdaderos transportistas marítimos en su calidad de codemandados con domicilio en Ámsterdam ambos, no pueden ser demandados ante los tribunales franceses, los cuales son conocedores de la demanda dirigida contra el otro codemandado, la sociedad RCC con sede en Sydney, por la mera circunstancia de que el litigio tenga carácter indivisible y no solo conexo.

Diría que son dos los factores que han decantado la balanza hacia esta solución. En primer lugar, y el más importante, el elemento espacial, es decir, la residencia o domicilio del codemandado fuera de la UE. Y en segundo lugar, el elemento jurídico, me refiero a la existencia de conexidad entre las demandas y/o el carácter indivisible del litigio.

El TJUE resuelve la cuestión de un modo tajante, estableciendo que se hace necesario que ambos codemandados se encuentren domiciliados en el territorio de la UE.

³¹ Vid. ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, JL. , Y PALAO MORENO, G.; *Derecho internacional Privado*, 10º edición. Editorial Tirant lo blanch, Valencia 2016, p.648.

Además, y una vez cumplido este requisito, el tribunal competente sería indistintamente el del domicilio de cualquiera de los codemandados.

Debido a que la sociedad RCC no tiene su sede en la demarcación del tribunal de commerce de Crêteil, ante el cual fue demandada, sino en un Estado no contratante, las restantes partes demandadas no pueden ser demandadas ante el tribunal de commerce de Crêteil sobre la base del número 1 del artículo 6 del CB. «La aplicación del artículo 6.1 CB en este caso atentaría no sólo contra su propia letra, sino sobre todo contra el espíritu del CB, que protege a los demandados domiciliados en un EM»³².

De forma indirecta, el TJUE también resuelve otra cuestión; la posibilidad de acumular demandas con fundamento contractual y extracontractual. Tomando como referencia de nuevo la **sentencia Kalfelis**, el TJUE ha corroborado que «un tribunal el cual, conforme al número 3 del artículo 5, sea competente para conocer de un aspecto de una demanda que tenga un fundamento delictivo, no es competente para conocer de otros aspectos de la misma demanda basados en fundamentos no delictivos».

Esto quiere decir que el TJUE no encuentra ninguna relación de conexión entre dos demandas de una misma acción de reparación, interpuestas contra demandados diferentes, y fundada una de ellas en la responsabilidad contractual y la otra en la responsabilidad extracontractual.

Que el TJUE no encuentre ninguna conexión, llevando como resultado la imposibilidad de acumulación de demandas con fundamento contractual y extracontractual, tomando como referencia la opinión de Albert Font Segura, a la que me adhiero, sería discutible puesto que nos encontramos ante una operación unitaria de transporte. En este caso cabría expresar, que interesaría la acumulación de las mismas, sería lo más correcto en aras de la economía procesal, la seguridad jurídica y la residualidad de la materia extracontractual o como dice literalmente el art 22 CB a fin de evitar resoluciones que podrían ser inconciliables si los asuntos fueran juzgados separadamente.

Por último, aclarar que el término «indivisible» no aparece delimitado en el CB, y que el TJUE tampoco se ha detenido a precisarlo. Habría sido interesante que el Tribunal hubiera aportado un poco de luz a este asunto ya que la indivisibilidad del litigio podría habernos llevado a la acumulación de demandas, lo que hubiese supuesto en definitiva, el nacimiento de tal concepto.

³²Vid. FONT SEGURA. ALBERT. «La responsabilidad del porteador efectivo en el Convenio de Bruselas de 1968» cit., pág.189.

4. Conclusiones

Primera; La calificación autónoma de la materia contractual y extracontractual no parece que sea discutible. Está claro que no podemos dejar en manos de los ordenamientos jurídicos nacionales la definición sobre tales conceptos. El tribunal entiende que son términos propios de la UE, todo ello con la finalidad de garantizar una aplicación uniforme del Reglamento de Bruselas I bis en todo el territorio de los EEMM. Lo dicho no quiere decir que los ordenamientos jurídicos nacionales no puedan tener su propia definición, sino que cuando sea aplicable el citado Reglamento Bruselas tomaremos exclusivamente los precisados por el TJUE.

Segunda; La materia contractual quedó precisada en el caso Handte mediante la fórmula; cualquier compromiso asumido por una parte frente a la otra. Aunque el TJUE podría haber resuelto la primera pregunta por la vía rápida mediante la solución de que los aseguradores no contrajeron efectivamente ningún compromiso frente a las partes demandas para calificar la acción sin más miramientos en la materia extracontractual, decidió no llevar la aplicación de dicha fórmula hasta sus últimas consecuencias.

Por otro lado, si bien es verdad que el tribunal parece haber dejado de lado las especialidades que se derivan del transporte marítimo internacional, y que nos podrían haber llevado a un diseño de los planteamientos esgrimidos en otra dirección. Sin embargo, su inclinación definitiva por la calificación extracontractual habría sido la más correcta. Dos motivos refuerzan este planteamiento;

- a. Las especialidades derivadas del transporte marítimo no nos llevan de ninguna manera a la evidencia de poder realizar una calificación de la acción contra el porteador efectivo en la materia contractual.
- b. Si el TJUE hubiese calificado la demanda en la materia contractual, hubiese tenido que renunciar al concepto que sobre tal materia quedó precisado de un modo muy sólido en la sentencia Handte.

Tercera; La materia extracontractual queda perfilada como un cajón de sastre que agruparía a todas esas demandas dirigidas a exigir responsabilidad por daños y que no han podido ser calificadas en la materia contractual. De este modo, la sentencia comentada reafirma la noción de materia extracontractual diseñada en la sentencia Kalfelis.

Cuarta; El concepto “lugar de producción del hecho dañoso” al que se refiere el art 5.3 CB quedó delimitado en la sentencia Mines de Potasse dando lugar a una de las teorías más emblemáticas de toda la jurisprudencia del TJUE; la teoría la teoría de la ubicuidad o alternatividad. Teoría que hay que recalcar que ha sido matizada por diversas sentencias como la del caso Marinari y sobre las que se ha apoyado el TJUE para delinear sus propuestas finales.

Ahora bien, el TJUE entiende que la teoría de la ubicuidad no puede operar en este supuesto debido a la imposibilidad existente para delimitar el lugar de producción del hecho causal. De este modo, aclara que sólo podremos hacer uso del lugar donde se han materializado los perjuicios. Aún más, el tribunal establece que éste debe ser Rotterdam y no Rungis, lugar este último donde el destinatario final realiza la comprobación de la mercancía averiada.

Solución que recoge cierto grado de ingenio ya que hace coincidir el lugar al que se refiere el art 5.1CB referido a la materia contractual y el lugar recogido en el 5.3 CB referido a la materia extracontractual, llegando así a un planteamiento que hace disipar todas las críticas acerca de la posible calificación errónea de la acción ejercitada contra los verdaderos transportistas marítimos. Nunca sabremos si el TJUE buscó esta solución con esta intención, pero lo que sí está claro es que esbozó a una solución justa y equitativa para todas las partes.

Quinta; El TJUE considera que el art 6.1 CB no es aplicable al supuesto comentado debido a que todos los codemandados deben estar domiciliados en territorio de los EEMM, ejecutando así, el deber del CB de proteger a los demandados domiciliados en un Estado miembro.

Como cuestión secundaria también zanja la controversia acerca de si hay conexión entre dos demandas ejercitadas contra demandados diferentes, fundada una de ellas en la responsabilidad contractual y la otra en la responsabilidad extracontractual, todo ello con objeto de permitir la acumulación de éstas. Que el TJUE no encuentre ninguna conexión parece discutible puesto que nos encontramos ante una única operación de transporte. Permitir la acumulación sería lo más correcto, sobre todo para dar cumplimiento a la finalidad de evitar resoluciones que podrían ser inconciliables si los asuntos fueran juzgados separadamente que establece el art 22 CB.

Como colofón, se podría decir que habría sido interesante que el TJUE hubiera aportado un poco de luz al término «indivisible» que si bien no aparece de manera expresa en el CB, nos podría haber llevado a la situación defendida de la acumulación de demandas, y lo que en definitiva habría supuesto el origen de la concreción de dicho término.

5. Bibliografía y listado de jurisprudencia del TFUE citada

Manuales de referencia;

- ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, JL. , Y PALAO MORENO, G.; *Derecho internacional Privado*, 10º edición. Editorial Tirant lo blanch, Valencia 2016
- CALVO CARAVACA. A Y CARRASCOSA GONZÁLEZ. J: *Derecho internacional privado*. Vol. I, 16ª edición, Comares, Granada, 2016
- CALVO CARAVACA. A Y CARRASCOSA GONZÁLEZ. J: *Derecho internacional privado*. Vol. II, 16ª edición, Comares, Granada, 2016
- FERNÁNDEZ ROZAS.J.C Y SÁNCHEZ LORENZO.S: *Derecho Internacional Privado*.9ª edición, Aranzadi, Navarra, 2016.

Otras fuentes de consulta;

- FONT SEGURA. ALBERT. «La responsabilidad del porteador efectivo en el Convenio de Bruselas de 1968», *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, ISSN 1138-4026, Año nº 3, Nº 5, 1999, págs. 187-208.
- ARENAS GARCÍA.R. «La distinción entre obligaciones contractuales y obligaciones extracontractuales en los instrumentos comunitarios de Derecho internacional privado », *AEDIPr*, t. VI, 2006, pp. 393-415.
- CEBRIÁN SALVAT.M.A. «Estrategia procesal y litigación internacional en la Unión Europea: Distinción entre materia contractual y extracontractual», *Revistas UC3M, CDT* Vol. 6, Nº 2 (2014).
- SR. GEORGES COSMAS. Conclusiones del Abogado General presentadas el 5 de febrero de 1998.

Textos legales de apoyo;

- *Derecho internacional privado*. Colección Códigos básicos. Thomson. Aranzadi, Pamplona 14ª edición, 2016.

Jurisprudencia del TJUE citada;

- STJUE de 30-11-1976 en el asunto 21/76, Handelskwekerij Bier c./Mines de Potasse d'Alsace
- STJUE de 22-2-1979, en el asunto 133/78, Gourdain c./Nadler
- STJUE de 16-12-1980, en el asunto 814/79, Países Bajos c./Rüffer
- STJUE de 22-3-1983, en el asunto 34/82, Peters c./ZNAV
- STJUE de 15-1-1987, en el asunto 266/85, Shenavai c. /Kreisches
- STJUE de 27-9-1988, en el asunto 189/87, Kalfelis
- STJUE de 11-1-1990, en el asunto C-220/88, Dumez France et Tracoba
- STJUE de 17-6-1992, en el asunto C-26/91, Jakob Handte c./TMCS
- STJUE de 19-10-1995, en el asunto C-364/93, Marinari c./Lloyd's Bank

- STJUE de 17-9-2002, en el asunto C-334/00, Tacconi
- STJUE de 5-2-2004, en el asunto C-265/02, Frahuil
- STJUE de 5-2-2004, en el asunto C-18/02, DFDS Torline
- STJUE de 10-6-2004, en el asunto C-168/02, Kronhofer
- STJUE de 16-7-2009, en el asunto C-189/08, Zuid-Chemie
- STJUE de 18-7-2013, en el asunto C-147/12, ÖFAB
- STJUE de 13-3-2014, en el asunto C-548/12, Brogsitter
- STJUE de 28-1-2015, en el asunto C-375/13, Kolassa
- STJUE de 21-5-2015, en el asunto C-352/13, CDC