

FERNANDO JUAN Y MATEU

Profesor Titular de Derecho Mercantil
Universitat Jaume I

LOS CONTRATOS DE LOGÍSTICA



Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2009

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
ABREVIATURAS	11
NOTA DEL AUTOR	13
INTRODUCCIÓN	15

CAPÍTULO I

CONCEPTO, CARACTERES Y DISTINCIÓN DE CONTRATOS AFINES. NATURALEZA JURÍDICA Y RÉGIMEN APLICABLE

I. CONCEPTO, CARACTERES Y DISTINCIÓN DE CONTRATOS AFINES.....	21
1. El concepto de «contrato de logística»	21
2. Las características del contrato. En especial, el carácter dura- dero	23
3. La distinción de contratos afines	23
3.1. Contrato de transporte.....	23
3.2. Contrato de transporte continuado	24
3.3. Contrato de depósito.....	26
3.4. Informes de logística	27
II. NATURALEZA JURÍDICA Y RÉGIMEN APLICABLE.....	27
1. La atipicidad del contrato	27
2. La determinación del régimen jurídico aplicable	29
3. Referencia a la «operación logística» en el Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.....	31

CAPÍTULO II

SUJETOS. OBJETO. FORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA

I. SUJETOS	35
1. El operador logístico	35

	<u>Pág.</u>
1.1. La figura del operador logístico	35
1.2. La distinción frente a otras figuras.....	36
1.2.1. Operador logístico y almacenista-distribuidor.....	36
1.2.2. Operador logístico y operador de manipulación portuaria.....	38
2. El usuario.....	39
II. OBJETO.....	39
III. FORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO.....	40
1. La decisión de concluir un contrato de logística.....	40
2. La selección del operador logístico.....	42
3. La negociación del contrato	42
4. La redacción del contrato.....	43
5. Referencia a las «condiciones generales para las prestaciones logísticas» (<i>Logistik-AGB</i>) en el Derecho alemán.....	45
5.1. El fundamento de las <i>Logistik-AGB</i>	45
5.2. El contenido de las <i>Logistik-AGB</i>	47
5.3. La valoración de las <i>Logistik-AGB</i>	50
IV. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA.....	51
1. El concepto de «plataforma logística»	51
2. La titularidad de la plataforma logística	51
3. El acceso a la plataforma logística.....	52

CAPÍTULO III

CONTENIDO DEL CONTRATO. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR LOGÍSTICO

I. CONTENIDO DEL CONTRATO	53
1. La variabilidad del contenido.....	53
2. Las obligaciones del operador logístico	53
2.1. Obligaciones relacionadas con la llegada de los productos a la plataforma logística	53
2.1.1. La recogida y el transporte de los productos.....	53
2.1.2. La recepción de los productos	54
2.2. Obligaciones relacionadas con el almacenaje de los pro- ductos en la plataforma logística.....	55
2.2.1. La disponibilidad de unas instalaciones adecuadas ...	55
2.2.2. La ubicación de los productos	56
2.2.3. La conservación de los productos	56
2.2.4. La realización de inventarios	58
2.3. Obligaciones relacionadas con la salida de los productos de la plataforma logística	59

	<u>Pág.</u>
2.3.1. La recepción de pedidos	59
2.3.2. La preparación de pedidos.....	60
2.3.3. El transporte y la entrega de los pedidos.....	61
2.4. Las obligaciones de documentación, información y sometimiento al control del usuario	62
3. Las obligaciones del usuario.....	64
3.1. La obligación de retribuir al operador logístico.....	64
3.1.1. Los sistemas de retribución.....	64
3.1.2. Las cláusulas de revisión de la retribución.....	67
3.1.3. Las cláusulas de competitividad.....	68
3.1.4. Deudor de la retribución y forma de pago	69
3.2. El deber de colaborar en el cumplimiento del contrato	69
4. Otros pactos.....	71
4.1. Las cláusulas de exclusiva y de preferencia	71
4.2. Las cláusulas de confidencialidad.....	73
4.3. Las cláusulas sobre «niveles de servicio».....	74
4.4. Las cláusulas sobre subcontratación	75
II. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR LOGÍSTICO	78
1. La coexistencia de diferentes regímenes de responsabilidad	78
2. La responsabilidad como porteador	81
2.1. La responsabilidad por daños	81
2.2. La responsabilidad por retraso.....	82
3. La responsabilidad como depositario	83
3.1. La responsabilidad por daños	83
3.2. La responsabilidad por «diferencias de inventario».....	85
4. La responsabilidad como deudor de otras prestaciones logísticas	86

CAPÍTULO IV

DURACIÓN Y EXTINCIÓN. SITUACIONES CONCURSALES

I. LA DURACIÓN DEL CONTRATO	89
1. El inicio de la ejecución del contrato.....	89
2. La duración determinada o indefinida.....	90
3. La prórroga del contrato	90
II. LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO	92
1. Las causas de extinción	92
1.1. El mutuo disenso	92
1.2. El transcurso del plazo convenido.....	92

	<u>Pág.</u>
1.3. El desistimiento.....	93
1.4. La resolución por incumplimiento	94
2. Los efectos de la extinción	95
III. SITUACIONES CONCURSALES.....	96
1. La regla de la vigencia del contrato	96
2. La resolución en interés del concurso.....	96
2.1. El fundamento de la resolución.....	96
2.2. El procedimiento para la resolución.....	97
2.3. Los efectos de la resolución	98
3. La resolución por incumplimiento.....	99
3.1. El fundamento de la resolución.....	99
3.2. El procedimiento para la resolución.....	99
3.3. Los efectos de la resolución	100
3.4. La enervación judicial de la resolución	100
4. El desistimiento.....	101
BIBLIOGRAFÍA	105

NOTA DEL AUTOR

Esta monografía se ha realizado en el marco del Proyecto de Investigación «La reforma del Derecho de transporte a la luz de los convenios internacionales sobre la materia: grado de convergencia y unificación indirecta del régimen jurídico del transporte» (Ref. SEJ2006-15520-C02-01), financiado por el MEC y cofinanciado con fondos FEDER, y cuyo Investigador Principal es el profesor Fernando Martínez Sanz, Catedrático de Derecho Mercantil y Director del Centro de Derecho del Transporte Internacional (CEDIT) de la Universitat Jaume I (UJI). Además, deseo manifestar mi agradecimiento a otras personas que también han ayudado en la elaboración de este estudio. Así, en primer lugar, debo mencionar a don Julio López Quiroga, abogado de Uría Menéndez, por haberme proporcionado una visión práctica de los contratos de logística. En segundo término, agradezco a la profesora Stella Solernou Sanz, compañera en el Departamento de Derecho Privado de la UJI, la lectura previa de estas páginas y sus observaciones en materia de ordenación del transporte terrestre. En fin, este agradecimiento se extiende igualmente al profesor Andrés Recalde Castells, Catedrático de Derecho Mercantil en este mismo Departamento, con quien he podido intercambiar ideas y resolver dudas antes de concluir mi trabajo.

Castellón de la Plana, enero de 2009

INTRODUCCIÓN

El término «logística» se utilizó por primera vez en el ámbito militar, para hacer referencia al movimiento y avituallamiento de los ejércitos en campaña. Con posterioridad, ha sido adoptado por los economistas para aludir a una serie de actividades que están vinculadas con el abastecimiento de una empresa y con la distribución de sus productos en el mercado.

Aunque en el ámbito económico no existe una definición única de «logística», se suele considerar que es la «técnica de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente, el flujo de materias primas, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo, con el fin de satisfacer las necesidades del cliente»¹.

Desde el punto de vista del objeto de la logística, se suelen distinguir dos grandes categorías: *a*) la «logística de aprovisionamiento» (también llamada logística *inbound* o logística «aguas arriba», por ser previa a la fase de producción de los bienes), que comprende las actividades relacionadas con el abastecimiento de todo lo necesario para que la empresa pueda desarrollar el proceso productivo; y *b*) la «logística de distribución» (también conocida como logística *outbound* o logística «aguas abajo», por ser posterior a la fase de producción), que comprende las actividades relacionadas con la distribución física de los productos, desde el momento en que son terminados hasta que llegan a los clientes². Esta segunda categoría se rige por la regla de «situar el producto correcto en la cantidad correcta en el momento correcto al precio correcto» (*having the right item in the right quantity at the right time for the right price*).

¹ Para un resumen de las diferentes definiciones de «logística» en la ciencia económica, *vid.* F. DE LA VEGA, *Contratos de prestación de servicios logísticos*, Madrid, 2006, pp. 23 y ss. Por su parte, el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Política Europea en materia de logística» (DOUE de 28 de abril de 2007) define la logística como «un proceso que abarca la planificación, la ejecución, el control y la coordinación de soluciones flexibles y efectivas para el flujo en ambos sentidos y el almacenamiento de materias primas, componentes de la cadena de producción, productos acabados e información afín desde el punto de partida hasta el de consumo, y todo ello al objeto de satisfacer las necesidades del consumidor».

² *Vid.* L. CALINI, M. GOSSO y A. PEROTTA, *I contratti della logistica*, Milano, 2000, p. 22; J. A. AGUILAR, *Subcontratación de servicios logísticos*, Barcelona, 2001, pp. 18 y ss.

Dependiendo de cada supuesto, la logística incluye actividades como el transporte de materias primas o de productos terminados o semifabricados y el almacenamiento de dichas materias o productos; la codificación y etiquetado de los productos; la recepción y preparación de pedidos; la personalización de los productos según el cliente o el lugar de destino; el seguimiento de las mercancías a lo largo de la cadena logística; las gestiones aduaneras; el retorno de productos defectuosos o rechazados en destino; o la eliminación de residuos generados durante la producción o distribución, entre otras³.

En cualquier caso, el propósito de la logística no es tan sólo realizar las mencionadas actividades, sino también ejecutarlas de la forma más eficiente posible. Se trata de optimizar todo lo relacionado con el aprovisionamiento, la producción o la distribución, evitando costes innecesarios. Ésta es la razón por la que los mayores avances en la logística han ocurrido sobre todo en los períodos de recesión económica del siglo XX, porque los empresarios tenían unas necesidades de ahorro más acuciantes (por ejemplo, tras la Segunda Guerra Mundial o durante la crisis energética de los años setenta); en países industriales, pero con escasez de materias primas, porque deben aprovechar al máximo aquéllas de que disponen (por ejemplo, Japón); y en sectores económicos en los que existe una fuerte competencia, porque los empresarios están obligados a producir al menor precio posible (por ejemplo, en el sector del automóvil). Otro factor que sin duda ha propiciado el auge de la logística ha sido el desarrollo de la informática y de las tecnologías de la información⁴.

* * *

En el ámbito del Derecho, no existe un concepto legal de «logística». Sin embargo, este término comenzó a utilizarse en los años noventa del pasado siglo, para hacer referencia a unos determinados contratos: los «contratos de logística» o «de prestación de servicios logísticos»⁵.

³ J. A. AGUILAR, *Subcontratación de servicios logísticos*, cit., pp. 56 y ss.

⁴ F. DE LA VEGA, *Contratos de prestación de servicios logísticos*, cit., p. 25.

⁵ Entre los primeros estudios monográficos en España sobre este contrato se encuentran los de S. NAVAS NAVARRO, «El contrato de logística: una nominación social para un contrato atípico», *DN*, 1999, pp. 7 y ss.; I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas para el estudio del contrato de prestación de servicios logísticos», en F. MARTÍNEZ SANZ (dir.) y M.ª V. PETIT LAVALL (coord.), *I Congreso Internacional de Transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI. Castellón de la Plana*, 4, 5 y 6 de mayo de 2004, t. II, Valencia, 2005, pp. 1405 y ss., en pp. 1411 y ss. (una versión prácticamente similar de este trabajo está disponible en la dirección: www.uria.com/esp/actualidad_juridica/n10/quiroga.pdf); F. DE LA VEGA, «Contrato de logística», en *I Congreso Internacional de Transporte*, cit., pp. 1405 y ss., en pp. 1411 y ss.; ID., *Contratos de prestación de servicios logísticos*, cit., *passim*; y F. JUAN Y MATEU, «La responsabilidad del operador logístico», en F. MARTÍNEZ SANZ y M. V.ª PETIT LAVALL (dirs.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte*, t. 2, Castellón, 2007, pp. 1581 y ss. En Alemania, donde la publicación de trabajos sobre este contrato es también reciente, sobresalen el artículo «pionero» de T. WIESKE, «Rechtliche Probleme bei Logistikverträgen», *TranspR*, 2002, pp. 177 y ss., así como los capítulos dedicados a la logística en la monografía de H. PIPER, G. POKRANT y A. GRAN, *Transport- und Logistikrecht*, 8.ª ed., Köln, 2007, pp. 135 y ss. En Italia, desde el punto de vista de la construcción dogmática de la figura, destaca el artículo de M. BRIGNARDELLO, «Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici», *Il Diritto Marittimo*, 1997, pp. 325 y ss.; y desde la perspectiva práctica, con un completo análisis de formularios, es importante el estudio de L. CALINI, M. GOSSO y A. PEROTTA, *I contratti della logistica*, cit., *passim*.

Los contratos de logística constituyen un ejemplo de la moderna tendencia hacia el *outsourcing* o externalización de determinadas funciones empresariales⁶. Como se sabe, el término *outsourcing* (que procede de la expresión *outside resource using*) hace referencia a una técnica de gestión empresarial que consiste en contratar a un proveedor externo para proporcionar un servicio que hasta entonces se venía prestando por un departamento interno, con el fin de conseguir un ahorro en los costes y/o un servicio de mayor calidad⁷.

El empresario que precisa llevar a cabo determinadas actividades logísticas puede optar entre ejecutarlas por sí mismo, o encomendarlas parcial o totalmente a otros sujetos que ofrezcan estos servicios de forma profesional en el mercado (*make-or-buy option*). En el primer caso se habla de «logística por cuenta propia» o «privada», mientras que en el segundo se trata de una «logística por cuenta ajena» o «pública»⁸. Al respecto, en la ciencia económica se han descrito los siguientes modelos teóricos:

a) En el modelo más elemental, el propio empresario asume todas las tareas relacionadas con la logística [modelo «*First Party Logistics (1PL) Provider*»]. En ocasiones, estas tareas estarán repartidas entre varios departamentos de la empresa (por ejemplo, compras, ventas), aunque a veces existirá un departamento autónomo de logística que se encargará de todas ellas. En cualquier caso, no se encomienda función alguna a terceros.

b) En un segundo modelo, el empresario encomienda a otros sujetos tan sólo algunas funciones aisladas de la logística, a cambio de un precio [modelo «*Second Party Logistics (2PL) Provider*»]. Estas funciones suelen ser las más tradicionales, como, por ejemplo, el transporte (que se confía a uno o varios transportistas) o el almacenamiento (que se encarga a uno o varios almacenistas).

c) A partir sobre todo de los años ochenta del siglo XX, se observa un nuevo modelo, en el que el empresario encomienda todas las funciones relacionadas con la logística a un único profesional, denominado «operador logístico», que está en condiciones de asumirlas de forma integral, a cambio de una remuneración [modelo «*Third Party Logistics (3PL) Provider*»].

d) En fin, puede suceder que el empresario externalice las actividades logísticas, pero el operador logístico contratado no tenga los medios necesarios para ejecutar estas actividades logísticas por sí mismo, sino que las encomien-

⁶ M. BRIGNARDELLO, «Tipicità e atipicità...», cit., pp. 330 y ss.; F. DE LA VEGA, *Contratos de prestación de servicios logísticos*, cit., p. 31; ID., «Contrato de logística», cit., p. 1441; I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., p. 1408; NAVAS NAVARRO, S., «El contrato de logística...», cit., pp. 7 y ss.; H. PIPER, G. POKRANT y A. GRAN, *Transport- und Logistikrecht*, cit., p. 171; L. CALINI, M. GOSSO y A. PEROTTA, *I contratti della logistica*, cit., pp. 25 y ss.; J. JANÉ y A. DE OCHOA, *The Handbook of Logistics Contracts*, New York, 2006, pp. 2 y ss.; R. T. SCHMID, en J. KNORRE, J. TEMME, P. MÜLLER, R. T. SCHMID y K. DEMUTH, *Praxishandbuch Transportrecht*, München, 2001, p. 4.

⁷ Vid., en general, J. M. DE CARLOS BERTRÁN, «El *outsourcing* como técnica de gestión alternativa y su regulación contractual», *DN*, 1998, pp. 9 y ss.; E. VALPUESTA GASTAMINZA, E., «Contratos mercantiles de intermediación y arrendamiento de servicios», en J. M.^a DE LA CUESTA (dir.) y E. VALPUESTA GASTAMINZA (coord.), *Contratos Mercantiles*, t. I, Barcelona, 2001, pp. 279 y ss., en pp. 325 y ss.; M.^a J. VAQUERO PINTO, «Contratos de servicios», en A. BERCOVITZ y M. A.^a CALZADA (dirs.), *Contratos Mercantiles*, vol. I, 3.^a ed., Cizur Menor (Navarra), 2007, pp. 657 y ss., en pp. 660 y ss.

⁸ I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., pp. 1411 y ss.

de a su vez a otros empresarios (transportistas, almacenistas, comisionistas) que sí dispongan de ellos [modelo «*Fourth Party Logistics (4PL) Provider*»].

Desde el punto de vista jurídico-mercantil, el supuesto «a)» no dará lugar a contrato alguno, mientras que en el supuesto «b)» surgirán los correspondientes contratos de transporte, depósito, etc., dependiendo de qué actividad se hubiera encomendado al tercero. En cambio, en el supuesto «c)», se establece un vínculo mercantil entre el empresario (usuario de servicios logísticos) y el tercero (operador logístico o proveedor de servicios logísticos) que, por su complejidad, no encaja en ninguno de los tipos legales y suele recibir el nombre de «contrato de logística». En el supuesto «d)» existe también un contrato de logística, pero con la peculiaridad de que el operador logístico subcontrata a su vez la ejecución de dicho contrato con otros sujetos⁹.

* * *

El propósito de esta monografía es estudiar el régimen jurídico de los contratos de logística, entendidos como aquellos por los que un sujeto se compromete frente a otro a realizar determinadas actividades de contenido logístico que son solicitadas por este último, a cambio de una remuneración. La obra se divide en cuatro capítulos, con la siguiente estructura:

a) El capítulo I se dedica a ofrecer un concepto del contrato de logística, a caracterizarlo y a distinguirlo de otros tipos contractuales, en especial de los con-

⁹ El significado de los contratos de logística se puede comprender más fácilmente por medio de algunos ejemplos:

Ejemplo núm. 1: Un empresario fabrica los juguetes «A», «B» y «C» y acuerda con un operador logístico que éste se encargue de lo siguiente: 1.º debe recoger los productos en las instalaciones del fabricante y trasladarlos hasta una plataforma logística; 2.º como los juguetes «A» y «B» se transportan parcialmente desmontados (por ejemplo, para que el traslado sea más fácil y económico), cuando llegan a la plataforma logística, debe proceder al ensamblaje de dichos productos; 3.º a continuación, debe someter los juguetes a un control de calidad, en el que se comprueba que funcionan correctamente y no representan peligro alguno para los niños; 4.º los productos «A» y «B» se tienen que almacenar en la zona norte de la plataforma, mientras que los productos «C» se almacenan en la zona sur; 5.º el operador logístico debe disponer de un servicio de recepción de los pedidos que los clientes del fabricante deseen realizar; 6.º cuando se recibe un pedido (por ejemplo, cincuenta unidades de «A» más quince de «B» y cuatro de «C», con destino a la juguetería «xyz» en Barcelona), el operador logístico se encarga de prepararlo y empaquetarlo; y 7.º finalmente, el operador asume el transporte del pedido hasta el cliente, transporte que se debe realizar, además, en los plazos y condiciones que se han pactado en el contrato.

Ejemplo núm. 2: El operador logístico «X» se encarga de la distribución compartida de los libros publicados por las editoriales «A», «B» y «C». Cuando alguna de ellas publica alguna novedad, remite un determinado número de ejemplares a la plataforma logística de «X», que en virtud del correspondiente contrato de logística, se obliga a lo siguiente: 1.º abrir una ficha para cada libro con sus datos esenciales; 2.º ubicar el libro en un cierto lugar del almacén, dependiendo de sus características (por ejemplo, si es un *best-seller* novedoso, deberá situarse en una zona de alta rotación, mientras que si es un libro con menores ventas se colocará en un lugar menos accesible), sin perjuicio de que esta ubicación pueda variar con el tiempo (por ejemplo, cuando una novedad deje de serlo) y de que en algún momento deba procederse incluso a la destrucción de los ejemplares más antiguos, para dejar espacio libre a los nuevos; 3.º recibir los pedidos de las librerías de toda España; 4.º preparar el pedido para cada librería, agrupando los libros solicitados y empaquetándolos; 5.º gestionar el envío de los pedidos a las librerías, preparando la correspondiente documentación y ejecutando o contratando el transporte; y 6.º gestionar las devoluciones que proceden de las librerías.

tratos de transporte y de depósito. Una vez determinada la naturaleza jurídica del contrato, se intenta fijar el régimen jurídico aplicable, con ayuda de la dogmática sobre los contratos atípicos mixtos y, de forma específica, con la llamada «teoría de la combinación». Además, se analiza la norma del Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que trata de las «operaciones logísticas» (art. 9), y que podría ser en el futuro la primera norma del Derecho privado español en contemplar los contratos de logística.

b) El *capítulo II* se ocupa de los sujetos que son parte en el contrato de logística (operador logístico y usuario) y del objeto de este contrato (constituido, de un lado, por los productos que son tratados logísticamente, y de otro, por el precio). Seguidamente, se estudia el proceso que conduce a la conclusión de un contrato de logística, desde el momento en que un empresario decide externalizar las actividades logísticas de su empresa, hasta la firma del acuerdo, pasando por las fases de negociación y redacción del contrato. Como referencia interesante en el Derecho comparado, este capítulo incluye un análisis de las «condiciones generales para las prestaciones logísticas» (*Logistik-AGB*) del Derecho alemán. El último apartado trata sobre la «plataforma logística» o lugar donde se llevan a cabo la mayor parte de las operaciones en un contrato de logística.

c) El *capítulo III*, que examina el contenido del contrato y la responsabilidad del operador logístico, es el más extenso de la obra. Como las obligaciones del operador logístico varían dependiendo de la clase de contrato de logística de que se trate, se opta por estudiarlas en el marco de un modelo ideal de contrato de logística de distribución. Este estudio se realiza, además, siguiendo el orden cronológico en el que el operador logístico suele cumplir dichas obligaciones: en primer lugar, las relacionadas con la «llegada» de los productos a la plataforma logística (por ejemplo: recogida y transporte de los productos hasta la plataforma o, alternativamente, recepción de los mismos); en segundo término, las vinculadas con el almacenaje en la plataforma (por ejemplo: conservación de los productos y confección de inventarios); y, por último, las relacionadas con la «salida» de los productos de la plataforma (por ejemplo: recepción de pedidos, *picking*, transporte y entrega en puntos de destino). Desde el punto de vista del usuario, se examinan la obligación del pago del precio y los sistemas de retribución que existen en la práctica.

En cuanto a la responsabilidad del operador logístico, y aunque se trate de una cuestión ciertamente difícil, el régimen aplicable se debe construir por medio de una combinación de diferentes normas, de forma que la responsabilidad del operador estará en función de la prestación cuyo incumplimiento genere dicha responsabilidad. Por consiguiente, en este apartado se distingue entre la responsabilidad como porteador (por ejemplo, cuando los productos sufran daños durante el traslado a los puntos de destino), como depositario (por ejemplo, cuando los daños se produzcan durante el almacenaje en la plataforma), o como deudor de otras prestaciones logísticas (por ejemplo, cuando los productos se dañen en un proceso de montaje).

d) Por último, el *capítulo IV* está dedicado a sendas cuestiones de gran relevancia en el régimen del contrato. La primera es la duración y extinción. Como sucede en general con todos los contratos de tracto sucesivo, las causas

de terminación del contrato de logística dependen en buena medida de la duración pactada. Así, los contratos por tiempo determinado finalizan de forma ordinaria por el transcurso del plazo convenido, mientras que los contratos por tiempo indefinido se extinguen normalmente por el desistimiento de cualquiera de las partes. A ello se añade, en ambos casos, la posibilidad del mutuo disenso y de la resolución por incumplimiento. La segunda cuestión aquí tratada se presenta bajo el epígrafe de «situaciones concursales», y se refiere a los efectos que la declaración de concurso de alguna de las partes produce sobre el contrato de logística. Este problema se tiene que resolver con arreglo al régimen que la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal, prevé respecto de los efectos del concurso de acreedores sobre los contratos bilaterales pendientes de cumplimiento (arts. 61 y ss.).

CAPÍTULO I

CONCEPTO, CARACTERES Y DISTINCIÓN DE CONTRATOS AFINES. NATURALEZA JURÍDICA Y RÉGIMEN APLICABLE

I. CONCEPTO, CARACTERES Y DISTINCIÓN DE CONTRATOS AFINES

1. El concepto de «contrato de logística»

El contrato de logística se puede definir como aquel contrato en virtud del cual un sujeto, denominado «operador logístico», se compromete frente a otro, denominado «usuario», a llevar a cabo la prestación de aquellos servicios de contenido logístico que son requeridos por este último, a cambio del pago de una contraprestación económica¹.

Los contratos de logística son contratos «personalizados», que se adaptan como un «traje a medida» a las necesidades de cada usuario. Así, por ejemplo, el usuario puede contratar un servicio de logística sólo de aprovisionamiento, un servicio de logística sólo de distribución, o un servicio de logística integral, que abarque tanto el aprovisionamiento como la distribución².

Como regla general, el operador logístico se compromete a una actividad de *transporte* de mercancías, desde los proveedores hasta el usuario, y/o desde el usuario hasta los destinatarios de sus productos, así como a una actividad de *almacenamiento* de mercancías (*warehousing*), que se lleva a cabo en unas determinadas instalaciones o «plataforma logística». Además, el contrato incluye habitualmente otras prestaciones, que se suelen englobar bajo la denominación de «servicios de valor añadido» (*value-added services*) como, por ejemplo, la recep-

¹ I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., p. 1412; J. JANÉ y A. DE OCHOA, *The Handbook of Logistics Contracts*, cit., p. 1.

² F. DE LA VEGA, *Contratos de prestación de servicios logísticos*, cit., p. 39; ID., «Contrato de logística», cit., pp. 1443 y 1451; I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., p. 1414.

ción de pedidos (*call center*); la clasificación de productos en almacén según zonas de destino; la preparación de pedidos (*order picking* o simplemente *picking*); el empaquetado, etiquetaje o codificación (*barcoding*) de productos; la realización de controles de cantidad y calidad; la adaptación de productos al cliente o mercado al que vayan dirigidos (por ejemplo, añadiendo los manuales de instrucciones correspondientes a cada país); el seguimiento de los productos durante las diferentes fases de la cadena de suministro (*track- and tracing*); el retorno de productos rechazados por los destinatarios (logística inversa); el desarrollo de los programas informáticos necesarios para la ejecución del contrato; o el diseño de un portal de negocios en *Internet* para los proveedores o consumidores (*web design*). Por otro lado, las actividades desarrolladas por los operadores logísticos están en constante expansión, hasta el punto de que hoy en día llegan a desempeñar funciones vinculadas con la misma producción de bienes industriales, como el montaje final de los componentes de dichos productos (*assembling*)³.

En los últimos años resulta cada vez más frecuente encontrar en la jurisprudencia ejemplos de contratos que, bajo diversas denominaciones, presentan un contenido parecido al que se acaba de describir, y que por ello podrían incluirse en el concepto de «contrato de logística»⁴.

La terminología en torno al contrato de logística no es uniforme. Aunque aquí se le denomine simplemente «contrato de logística», también es muy habitual la denominación de «contrato de prestación de servicios logísticos»⁵. En

³ Para una relación de las actividades que el operador logístico puede asumir en un contrato de logística, *vid.* I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., pp. 1417 y ss.; H. PIPER, G. POKRANT y A. GRAN, *Transport- und Logistikrecht*, cit., pp. 148 y ss.; A. MÜGLICH, *Transport und Logistikrecht*, München, 2002, pp. 169 y ss.; A. GRAN, «Vertragsgestaltung im Logistikbereich», *TranspR*, 2004, pp. 1 y ss., en pp. 4 y ss.; M. BRIGNARDELLO, «Tipicità e atipicità...», cit., pp. 329 y 349; T. WIESKE, «Rechtliche Probleme bei Logistikverträgen», cit., p. 177; S. KRINS, «Haftung und Versicherung in der Kontraktlogistik: Ein Überblick», *TranspR*, 2007, pp. 269 y ss.; G. SILINGARDI, «Il cosiddetto contratto di servizi di logistica», *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, pp. 261 y ss., en pp. 264 y ss.; *Id.*, «Profili giuridici del contratto di servizi di logistica», en E. FANARA (a cura di), *Logistica, Informatica e Trasporti*, Messina, 1997, pp. 149 y ss., en pp. 155 y ss.; P. VLACIC y M. PAVLIHA, «Logistics Contract and Logistics Law: Is it an Economic Imperative?», *ETL*, 2006, pp. 7 y ss., en p. 10 y pp. 13 y ss.

⁴ En la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 19.^a) de 19 de julio de 2005 (JUR 2005/220726) se examina un «contrato de depósito, almacenamiento y distribución física de mercancía», que tiene por objeto determinados productos de perfumería, y que consiste en la recepción de estos productos, su conservación, preparación de los envíos y entrega de los mismos a los transportistas. En la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15.^a) de 22 de junio de 2005 (JUR 2006/46156), un empresario de «servicios de logística» se compromete con un fabricante de prendas deportivas a realizar el reparto de los pedidos y al depósito, almacenaje y clasificación de su mercancía, de modo que, a requerimiento del fabricante, extrae una parte de material y lo sirve donde se le encarga. La Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (Sección 1.^a) de 13 de octubre de 2004 (JUR 2004/308143) gira en torno a un «contrato de operativa logística», en el que un operador se obliga a recibir en sus instalaciones los zumos de cierto empresario desde los diferentes centros productivos de éste, para a continuación almacenarlos, preparar los pedidos y expedirlos según las instrucciones del productor. En fin, en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 13.^a) de 18 de diciembre de 2005 (JUR 2004/252108) se contempla un «contrato de colaboración para la gestión logística integral», que se refiere a determinados aparatos y piezas de uso en hospitales, y que implica la recepción de dichos aparatos y piezas, su embalaje, almacenamiento, clasificación, gestión de las existencias y reexpedición, además de la documentación de todas las operaciones que se realicen.

⁵ Éste es el término elegido, por ejemplo, por I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., pp. 1415 y ss. En Alemania, se utilizan el concepto «*Kontraktlogistik*» y el término «*Logistikvertrag*»

cualquier caso, y al igual que sucede cuando se estudia cualquier contrato civil o mercantil, para determinar si un acuerdo entre dos empresarios se puede calificar verdaderamente como «contrato de logística», hay que fijarse en su contenido, esto es, en cuáles son los derechos y las obligaciones que nacen del contrato, y no únicamente en el nombre que las partes le hayan querido dar.

2. Las características del contrato. En especial, el carácter duradero

El contrato de logística es *bilateral*, porque crea obligaciones tanto para el operador logístico como para el usuario; es *oneroso*, porque cada una de las partes pretende procurarse una ventaja, mediante un equivalente o compensación; es *consensual*, porque se perfecciona por el mero acuerdo de voluntades; y es *duradero* o *de tracto sucesivo*, porque la ejecución del contrato no se agota en un instante, sino que se extiende durante un plazo de tiempo más o menos largo⁶.

Respecto de la última característica mencionada, se ha señalado que, al ejecutarse durante períodos en ocasiones muy largos (meses o años), el contrato sólo podrá tener éxito si existe la suficiente confianza y colaboración entre las partes, hasta el punto de que se requiere el espíritu de una auténtica *partnership*⁷. Además, la prolongada duración del contrato suele hacer necesarias cláusulas de adaptación a los cambios que se vayan produciendo en el contexto económico y comercial (por ejemplo, cláusulas de revisión de la retribución)⁸. En fin, el carácter duradero determina el sometimiento a una serie de especialidades que rigen para este tipo de contratos, y que se manifiestan sobre todo a propósito de la terminación del contrato (por ejemplo, la posibilidad de extinción mediante el desistimiento de cualquiera de las partes cuando se hubieran concluido por tiempo indefinido, o los efectos meramente *ex nunc* de la resolución)⁹.

3. La distinción de contratos afines

3.1. Contrato de transporte

En virtud del contrato de transporte de cosas, el porteador se obliga frente al cargador a trasladar una determinada mercancía de un lugar a otro, y a entregar-

para aludir al contrato que surge entre el empresario y el operador logístico (vid. J. TUNN, *Lagerrecht/Kontraktlogistik*, Heidelberg, 2005, pp. 10 y ss.; H. PIPER, G. POKRANT y A. GRAN, *Transport- und Logistikrecht*, cit., pp. 140 y ss.). En Italia, la denominación más común es la de «*contratto di logistica*», aunque también se emplean otras, como «*contratto di prestazione di servizi logistici*» (vid. M. BRIGNARDELLO, «Tipicità e atipicità...», cit., pp. 338 y ss.; L. CALINI, M. GOSSO y A. PEROTTA, *I contratti della logistica*, cit., pp. 49 y ss.).

⁶ H. PIPER, G. POKRANT y A. GRAN, *Transport- und Logistikrecht*, cit., p. 216.

⁷ I. DE ALVEAR y J. LÓPEZ QUIROGA, «Algunas notas...», cit., p. 1415; L. CALINI, M. GOSSO y A. PEROTTA, *I contratti della logistica*, cit., p. 91.

⁸ A. MÜGLICH, *Transport- und Logistikrecht*, cit., p. 177; H. PIPER, G. POKRANT y A. GRAN, *Transport- und Logistikrecht*, cit., pp. 166 y ss.

⁹ Estas especialidades no se formulan de forma expresa en las normas del Código de comercio y del Código civil sobre obligaciones y contratos, porque los preceptos de estos cuerpos legales no suelen estar pensados para las relaciones de tracto sucesivo. Hay que tener en cuenta, en este sentido, que la doctrina de los contratos de duración se consolida solamente en las primeras décadas del

la allí a su destinatario, a cambio de un precio (arts. 1.601 y ss. C.c. y arts. 349 y ss. C. de c.). El porteador debe conseguir un resultado, como es el desplazamiento de la mercancía hasta el lugar de destino, para lo que deberá custodiarla y tratarla adecuadamente¹⁰. Además, dependiendo de los casos, el porteador puede también asumir otras prestaciones o servicios accesorios, como, por ejemplo, la carga y descarga; el empaquetado de la mercancía; el depósito; la reexpedición; las operaciones de aduana; la contratación de seguros; el retorno de *pallets*, contenedores u otros medios auxiliares; o el cobro de un reembolso¹¹.

Al igual que el contrato de transporte, el contrato de logística contiene la obligación de realizar una actividad de transporte de mercancías. El operador logístico se compromete frente al usuario a transportar unos determinados productos o materias primas desde la fábrica hasta la plataforma logística y/o desde ésta hasta los puntos de destino. No obstante, existen dos diferencias entre uno y otro contrato.

a) La primera, y más importante, radica en que, en el contrato de transporte, la obligación de transporte es la única debida por el porteador, y en caso de existir otras, reviste sin duda el carácter de obligación principal, mientras que en el contrato de logística, el transporte es sólo una más de las obligaciones del operador logístico. El contrato de logística no es un mero contrato de transporte con alguna o algunas obligaciones adicionales de carácter accesorio, sino un contrato en el que la prestación de transporte se conecta a otras prestaciones para conseguir un resultado económico distinto del mero desplazamiento de las mercancías, sin que alguna de las prestaciones del contrato se pueda considerar principal respecto de las demás¹².

b) La segunda diferencia consiste en que el contrato de transporte implica la realización de una única prestación de transporte, mientras que el contrato de logística conlleva la ejecución de una serie repetida de prestaciones de transporte, durante toda la vigencia del contrato. Esta diferencia entre uno y otro contrato desaparece, no obstante, cuando la comparación se establece entre el contrato de logística y el contrato de transporte continuado.

3.2. *Contrato de transporte continuado*

El contrato de transporte continuado es aquel por el que un sujeto (llamado «porteador») se obliga frente a otro (que recibe el nombre de «cargador») a

siglo XX (gracias sobre todo a GIERKE en Alemania y OPPO en Italia), de manera que los códigos del XIX no llegaron a recoger las particularidades de estos contratos. No obstante, se pueden deducir a partir de normas como, por ejemplo, los preceptos sobre denuncia del contrato de sociedad (arts. 1.705 y 1.706 C.c.) o la más moderna regulación del contrato de agencia contenida en la Ley 12/1992, de 27 de mayo (arts. 25 y ss.).

¹⁰ Vid., por todos, A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, 5.ª ed., Torino, 1925, pp. 82 y ss.; ID., «Trasporto (in genere)», en *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, 1973, pp. 565 y ss., en p. 566.

¹¹ Vid. J. G. HELM, *Frachtrecht*, t. I, Berlin-N. York, 1994, § 425 *HGB* núm. marg. 137 y ss.; I. KOLLER, *Transportrecht*, 6.ª ed., München, 2007, § 407 *HGB* núm. marg. 53 y ss.

¹² M. BRIGNARDELLO, «Tipicità e atipicità...», cit., pp. 349 y ss., y p. 354; G. SILINGARDI, «Il cosiddetto contratto di servizi di logistica», cit., pp. 268 y ss.; ID., «Profili giuridici del contratto di servizi di logistica», cit., pp. 157 y ss.

realizar una serie de prestaciones de transporte, de forma periódica o al menos repetida, durante un período de tiempo determinado o indefinido, a cambio de un precio¹³. El contrato de transporte y el contrato de transporte continuado se distinguen porque, en el primer caso, el porteador se obliga a realizar una única prestación de transporte, mientras que en el segundo se compromete a realizar una serie repetida o periódica de prestaciones de transporte, durante un período de tiempo¹⁴. El contrato de transporte continuado es un contrato de tracto sucesivo, mientras que el contrato de transporte no pertenece propiamente a esta categoría contractual¹⁵.

Aunque la denominación de «contrato de transporte continuado» sea la más extendida, en ocasiones se emplean otros términos para hacer referencia a este mismo contrato¹⁶. El Derecho vigente carece de un concepto legal de contrato de transporte continuado. Las normas del Código de comercio

¹³ Vid. A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, cit., p. 153, quien se refiere a este contrato como «*contratto di abbonamento de trasporto*»; y J. G. HELM, *Frachtrecht I*, cit., § 425 *HGB* núm. marg. 108, quien lo denomina «*Dauerfrachtvertrag*».

¹⁴ A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, cit., p. 153.

¹⁵ Como se sabe, desde el punto de vista temporal, los contratos se clasifican en «contratos de ejecución instantánea» y «contratos de tracto sucesivo». En los primeros, la prestación se cumple en un acto único (p. ej., compraventa), sin perjuicio de que en ocasiones exista un tiempo entre la perfección del contrato y la ejecución de dicho acto (p. ej., compraventa con entrega aplazada); en los segundos, por el contrario, la prestación se ejecuta durante un período de tiempo de forma continuada (p. ej., arrendamiento) o repetida (p. ej., suministro), para satisfacer un interés o necesidad duradero. La posición que los contratos de obra (como el contrato de transporte) ocupan frente a estas dos categorías es una cuestión compleja. Es cierto que en ellos existe una duración (p. ej., el porteador necesita siempre un tiempo para trasladar la mercancía hasta el lugar de destino), por lo que, a primera vista, se podría pensar que son contratos de tracto sucesivo. Sin embargo, la realidad es que la ejecución de los contratos de obra se consigue también en un momento único (p. ej., en el contrato de transporte, cuando el porteador entrega la mercancía al destinatario). Además, la duración no desempeña el mismo papel en los contratos de obra que en los contratos de tracto sucesivo. En efecto, en los contratos de obra, la duración es tan sólo un presupuesto necesario para que pueda existir el cumplimiento (p. ej., es imposible trasladar una cosa de un lugar a otro y entregarla allí al destinatario sin que transcurra un tiempo), pero no satisface por sí misma interés alguno, ni sucede que el contrato reporte mayor utilidad cuanto mayor sea su duración (como sí ocurre, p. ej., con un arrendamiento o un suministro) [vid. G. OPPO, «I contratti di duratta (I)», *Riv. dir. comm.*, 1943, pp. 143 y ss., en pp. 155 y ss., 165 y ss.; O. GIERKE, «Dauernde Schuldverhältnisse», *Jher. Jb.*, 64, 1914, pp. 355 y ss., en pp. 395 y ss.; M. KLEIN, *El desistimiento unilateral del contrato*, Madrid, 1997, pp. 68 y ss.]. La prueba de que los contratos de obra son diferentes de los contratos de tracto sucesivo es que no admiten la división entre contratos por tiempo determinado y por tiempo indefinido (p. ej., no existen contratos de transporte «de duración determinada» y «de duración indefinida») y presentan notables diferencias de régimen jurídico, sobre todo en lo que se refiere a las causas de extinción (p. ej., el contrato de transporte se extingue ordinariamente por la entrega de la mercancía al destinatario y no por el transcurso de un período de tiempo o por el desistimiento de alguna de las partes, como sucede con los contratos de tracto sucesivo por tiempo determinado o por tiempo indefinido, respectivamente). Por todo ello, la doctrina mayoritaria descarta que los contratos de obra (incluido el contrato de transporte) pertenezcan al grupo de los contratos de tracto sucesivo y se inclina por encuadrarlos en la categoría de los contratos de tracto único (en este sentido, G. OPPO, «I contratti di duratta», cit., pp. 155 y ss., 165 y ss.). En opinión de otros, los contratos de obra constituirían una tercera categoría, que se podría denominar «contratos de ejecución prolongada» (así M. KLEIN, *El desistimiento...*, cit., pp. 68 y ss.).

¹⁶ Por ejemplo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25.ª) de 29 de abril de 2004 (AC 2004/1767) se refiere a un «contrato de arrendamiento de servicios de transporte en exclusiva y de duración indefinida»; y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón (Sec-

sobre el contrato mercantil de transporte terrestre (arts. 349 a 379) obvian cualquier referencia a este contrato, que sólo se menciona por la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera¹⁷. El Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías define el contrato de transporte continuado como aquel por el que «el porteador se obliga frente a un mismo sujeto a realizar una pluralidad de expediciones de forma sucesiva en el tiempo» (art. 8.1).

Al igual que el contrato de transporte continuado, el contrato de logística contiene la obligación de realizar una actividad de transporte de mercancías. Además, en ambos casos se trata de una obligación que no implica la ejecución de una sola prestación de transporte, sino de una serie de estas prestaciones, durante el período de tiempo que el contrato esté vigente. Tanto el contrato de transporte continuado como el contrato de logística pertenecen a la categoría de los contratos de tracto sucesivo.

No obstante, entre uno y otro contrato existe la misma diferencia fundamental que se puso de relieve al contrastar el contrato de transporte y el contrato de logística. En efecto, en el contrato de transporte continuado, la obligación de transporte es la única debida por el porteador o, si hay otras, tiene el carácter de obligación principal, mientras que en el contrato de logística, la prestación de transporte se encuentra «al mismo nivel» que las demás obligaciones del operador logístico.

3.3. *Contrato de depósito*

El contrato de depósito permite que una persona (depositario) reciba de otra (depositante) una cosa mueble, obligándose frente a ésta a custodiarla y restituirla en el momento pactado o, en su defecto, en el elegido por el depositante (arts. 1.758 y ss. C.c. y arts. 303 y ss. C. de c.). Además, cuando el depósito es mercantil, el depositario tendrá derecho a exigir retribución, a no mediar pacto expreso en contrario (art. 304 C. de c.).

Al igual que el contrato de depósito, el contrato de logística contiene la obligación de custodiar unas mercancías. El operador logístico suele comprometerse a ubicar y conservar en la plataforma logística los productos del usuario, sin perjuicio de que en las modernas operaciones logísticas se pretenda que el tiempo de almacenaje sea el mínimo posible con el fin de reducir costes¹⁸.

ción 3.^ª) de 29 de marzo de 2005 (JUR 2005/141755), a un «contrato-marco de transporte», pero el análisis de ambas resoluciones judiciales pone de relieve que tanto en un caso como en el otro se trata de contratos que encajan en el concepto de contrato de transporte continuado.

¹⁷ Esta Orden prevé que, en caso de relaciones continuadas entre un mismo cargador y un mismo porteador mediante un único «contrato de carácter general y eficacia prolongada en el tiempo», las condiciones aprobadas por el Ministerio serán de aplicación para cada uno de los envíos concretos que constituyan el objeto de dicho contrato (cláusula 1.7 *in fine* de los Anexos «A» y «B»); y, además, incluye en el Anexo «C» un modelo de «contrato mercantil de transporte de mercancías por carretera de duración continuada».

¹⁸ A. MÜGLICH, *Transport- und Logistikrecht*, cit., p. 170.