

TRIBUNAS

» La nueva Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías

Andrés Recalde
Catedrático de Derecho Mercantil
Consultor de CMS Albiñana & Suárez de Lezo
Revista Transporte XXI
Abril 2010

La Ley 15/2009 pretende cubrir una llamativa laguna del Derecho español. Aunque pueda sorprender el contrato de transporte seguía sometido a las previsiones de los Códigos Civil y de Comercio de finales del Siglo XIX. Es decir, a normas anteriores a la aparición de cualquier vehículo de motor o de los modernos trenes, que tan poco tienen que ver con los ferrocarriles de 1885. La nueva Ley permite ajustar el Derecho español, por fin, a las exigencias de un tráfico moderno, de fundamental importancia para el desarrollo económico. Sin embargo, esta valoración general sobre la significación de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancía debe comenzar con una aclaración: los transportes terrestres de mercancías sí que contaban con una normativa adecuada y armónica con la de otros países si se desenvolvían en un entorno transnacional. En efecto, hace años que España firmó los convenios internacionales que regulan los transportes de mercancías por carretera (CMR) y ferrocarril (CIM-COTIF). Por tanto, la nueva Ley sólo supondrá la actualización del Derecho español en los transportes que se ejecutan en el interior del territorio nacional.

En buena medida, la ley se corresponde con los modelos de los convenios internacionales. Esta solución era lógica y razonable y es la que otros países habían seguido, pues no tenía sentido que el régimen del contrato de transporte fuese diferente en función de que se traspasasen o no las fronteras. Era, además, una solución que se vio favorecida por la reforma del Convenio del transporte por ferrocarril (Reglas de Vilna de 1999) que abandonó sus originales peculiaridades para acercarse en profundidad a la normativa que regula el transporte por carretera. A esta armonización

había contribuido el notable éxito del CMR, que habría de servir de modelo inspirador de otras reformas nacionales (como sucedió en Alemania en 1998). Se comprende, así, que la Ley española se haya inclinado por establecer un régimen común al transporte por carretera y al transporte por ferrocarril. Sin embargo, en alguna ocasión la Ley se desvía de la normativa internacional, tal como sucede cuando se reduce la cuantía máxima a la que pueden verse obligados a indemnizar los transportistas que es más reducida que las cantidades previstas en los convenios internacionales.

De manera imaginativa se resuelve una cuestión que tradicionalmente había generado discusión en el Derecho general del transporte. Nos referimos al papel que se reconoce a la autonomía privada en la fijación del contenido del contrato. Se opta, por un lado, por un criterio liberal que rechaza el carácter imperativo que había venido consolidándose como un rasgo de la regulación del contrato de transporte. Las restricciones al principio que reconoce primacía a la autonomía privada en la configuración de los contratos son habitualmente consecuencia de supuestos en los que existe un desequilibrio económico entre los contratantes. Pero, a diferencia de los transportes realizados por mar, el transporte por carretera es un sector caracterizado por un empresariado muy amplio y que, a menudo, difícilmente puede calificarse como "parte fuerte" en la contratación. Se explica así que las partes puedan desviarse de una normativa legal, a la que, por tanto, se le reconoce un carácter dispositivo. El contenido del contrato que las partes pueden establecer puede ser consecuencia de pactos individuales o incluso de condiciones generales, aunque en este caso las



modificaciones de lo previsto en la Ley sólo serían válidas si fuesen más beneficiosas para el adherente. No cabe duda de que en el futuro la aplicación práctica de esta previsión puede generar cierta incertidumbre, ya que ni siempre estará claro quién predispone o se adhiere a unas cláusulas-tipo, ni tampoco cuándo estas son más o menos beneficiosas para el pretendido adherente. En todo caso, el carácter imperativo de la Ley se mantiene en cuestiones importantes, como es la relativa al régimen de responsabilidad.

La Ley también presta atención a las situaciones en que el transportista que concluyó el contrato actúa como transitario o comisionista de transporte, subcontratando la ejecución del transporte con un porteador efectivo. En el Derecho internacional se ha generalizado la tendencia a imponer una responsabilidad solidaria del transportista contractual y del porteador efectivo. Sin embargo, esa conclusión no resulta tan clara en la Ley.

En los transportes combinados el régimen de responsabilidad es el aplicable al medio durante el cual se causó el daño, previéndose una solución supletoria si no se conoce el momento en el que ese daño se produjo. Esta solución puede crear dificultades si España llega a ratificar el Convenio del transporte total o parcialmente marítimo de mercancías (Reglas de Rotterdam), firmado en septiembre de 2009, y que tiene un discutido efecto expansivo en los transportes realizados en otros medios de transporte, cuando éstos se conectan con el medio marítimo.

La Ley permite a los porteadores reclamar el precio a los cargadores con quienes concluyeron el contrato, si el contrato designaba al destinatario para el pago y, sin embargo, éste no satisface el precio del transporte. Más cuestionable es que ello resulte una solución tan “novedosa”, como lo que afirma la Exposición de Motivos. En realidad, se trata de la que podía encontrarse en cualquier obra clásica de Derecho del transporte o, simplemente, en los tratados de Derecho mercantil, y la que se alcanzaría desde la reconocida calificación del transporte como un contrato a favor de tercero.

Hay previsiones que ya están causando cierta sorpresa, en particular la que se refiere a la vigencia de la Ley. En la Disposición final quinta se estableció una *vacatio legis* de tres meses desde la publicación en el BOE, por lo que la Ley entró en vigor el 12 de febrero. Sin embargo, la disposición adicional única (referida a los “Contratos preexistentes”) señala que “quedará regulada bajo los términos de es-

ta ley la ejecución de todos los contratos que comience a partir del uno de enero del año siguiente al de la entrada en vigor de esta norma, aunque los mismos se hubieran celebrado con anterioridad.” La defectuosa redacción de la norma no dejará de importantes dudas en su interpretación. En efecto, la literalidad del precepto lleva a la conclusión de que la Ley sólo se ha de aplicar a “la ejecución” de los contratos que comience el 1 de enero de 2011. Y parece que esto vale para (“todos”) los contratos celebrados antes o después de la entrada en vigor de la Ley. Probablemente se quiso que esta previsión sólo sirviera para los actos de ejecución de los contratos de transporte continuados (F. Juan y Mateu, “El contrato de transporte continuado”, *Revista de Derecho de Transporte*, nº 2, 2009, 15 y ss.). Pero no es eso lo que ha dicho la Ley y aquí las dificultades pueden ser importantes.

En el detalle cabría cuestionar otras normas particulares, como también se le puede reprochar a la Ley cierta falta de orden y una prolijidad y extensión que, quizá, no fuesen necesarias. No obstante, el juicio general que merece es altamente positivo.

Más información

Andrés Recalde

Andres.recalde@cms-asl.com

CMS Albiñana & Suárez de Lezo, C/ Génova, 27 – 28004 Madrid – España

T +34 91 451 93 00 – F +34 91 442 60 45 – madrid@cms-asl.com

CMS Albiñana & Suárez de Lezo es una de las firmas de abogados con más historia y prestigio del mercado español, con oficinas en Madrid, Sevilla y Marbella. Combinamos tradición y vanguardia, experiencia e innovación, como valores para lograr la máxima satisfacción de los clientes.

Con más de 90 abogados, nuestra finalidad es mantener una relación estrecha de trabajo con el cliente para comprender y anticipar sus necesidades y estar a su entera disposición para llevar a cabo sus objetivos de negocio.

Despacho multidisciplinar, ofrecemos a través de nuestras distintas áreas de experiencia un servicio completo de asesoramiento legal y fiscal que cubre todas las necesidades de nuestros clientes.

CMS Albiñana y Suárez de Lezo pertenece a la organización CMS, organización de los mayores despachos europeos independientes y cuya ambición es ser reconocida como la mejor firma de servicios legales y fiscales en Europa.

www.cms-asl.com

CMS oficinas y oficinas asociadas: **Ámsterdam, Berlin, Bruselas, Londres, Madrid, París, Rome, Viena, Zurich**, Aberdeen, Argelia, Amberes, Arnhem, Beijing, Belgrado, Bratislava, Bristol, Bucarest, Budapest, Buenos Aires, Casablanca, Colonia, Dresde, Dusseldorf, Edimburgo, Estrasburgo, Frankfurt, Hamburgo, Kiev, Leipzig, Ljubljana, Lyon, Marbella, Milán, Montevideo, Moscú, Munich, Praga, Sao Paulo, Sarajevo, Sevilla, Shanghái, Sofia, Stuttgart, Utrecht, Varsovia y Zagreb.

Asimismo, la organización está asociada con la firma de abogados "The Levant Lawyers" con oficinas en, Abu Dabi, Beirut , Dubái y Kuwait .