

TRIBUNAS

» ¿Pero de verdad ha entrado en vigor la ley de contrato de transporte por carretera?

El Economista, 22 de febrero, pág. 7
Andrés Recalde y José Ramón Meléndez
CMS Albiñana & Suárez de Lezo

De acuerdo con la disposición final quinta de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, su entrada en vigor se produjo el pasado 12 de febrero, al haber transcurrido tres meses desde la publicación en el BOE de 12 de noviembre de 2009. Se alcanzaría, así, la ansiada adaptación de nuestro viejo régimen de los transportes “por carreta”, que aún recogían los códigos de comercio y civil, a los estándares normativos más extendidos en otros países del entorno y a los convenios internacionales sobre transporte por carretera (CMR) y ferrocarril (CIM-COTIF), de los que España es parte. Sin embargo, la lectura cuidadosa de la Ley conduce a alguna sorpresa. Basta con referirse a la coma introducida en el proceso parlamentario en el art. 48 que dio lugar a la curiosa consecuencia de que se incluyera como causa de exoneración de la responsabilidad la “acción negligente del porteador” (y no, como se preveía originariamente la pérdida, avería o retraso derivados de “una instrucción de... (cargador o destinatario) no motivada por una acción negligente del porteador). Demos gracias porque este gaxapo haya sido resuelto en la “fe de erratas” del BOE del 16 de febrero, aunque cabe dudar de que esta vía sea la adecuada para rectificar fallos del legislador y no de la imprenta.

Pero en nuestra opinión la Ley contiene otro error que, irremisiblemente conduce a que en la mayor parte de los casos ésta sólo pueda aplicarse a los contratos de transporte terrestre de mercancías a partir del 1 de enero de 2011. Tal consecuencia resulta de que la disposición transitoria única dice: “Contratos preexistentes. Quedará regulada bajo los términos de esta 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. Hace falta la tarea de un auténtico forzador de los textos legales para evitar interpretar esta norma en otro sentido que el

que resulta de su literalidad. Sólo se aplicará la Ley a la ejecución de los contratos que comience el 1 de enero del año siguiente al de la entrada en vigor. Como la Ley entró en vigor en febrero de 2010, sus normas regirán los contratos que comiencen a ejecutarse después del 1 de enero de 2011.

La primera sorpresa viene de que allí sólo se prevé la aplicación de la Ley a “la ejecución” de los contratos y no al resto de materias reguladas. Pero, aunque se superara ese obstáculo, persistirían las dudas sobre cuáles son los contratos sometidos a ella. Puede pensarse que el título de la disposición –“contratos preexistentes”- debería condicionar la interpretación del resto de la norma, pero nadie duda de que el contenido vinculante está en el texto del precepto, máxime cuando éste no coincide con el título.

La disposición transitoria habla de la aplicación de la Ley a “todos los contratos” cuya ejecución comience el uno de enero siguiente a la vigencia, “aunque... se hubieran celebrado con anterioridad”. No se habla de los contratos “preexistentes”, sino de todos los contratos, aunque algunos de ellos se celebraran con anterioridad. Es claro, por ello, que tampoco se aplicaría a contratos de transporte celebrados después de la entrada en vigor de la Ley, mientras el comienzo de su ejecución no se produjese después del 1 de enero posterior a su entrada en vigor. En la mayor parte de los casos, el resultado real es una extensión de la vacatio hasta el 1 de enero de 2011. En cambio, la Ley no será de aplicación a contratos que comenzaron a ejecutarse antes, ya fuesen preexistentes a la entrada en vigor o se concluyesen después.

Olvidemos el texto del precepto y sintámonos sólo atados por el título de la norma. Pensemos, así, que la Ley se aplica a los contratos celebrados después de la entrada en vigor de la Ley, y que la disposición transitoria únicamente se

¿Pero de verdad ha entrado en vigor la ley de contrato de transporte por carretera?

Los transportes terrestres de mercancías, regulados por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, su entrada en vigor se produjo el pasado 12 de febrero, al haber transcurrido tres meses desde la publicación en el BOE de 12 de noviembre de 2009. Se alcanzaría, así, la ansiada adaptación de nuestro viejo régimen de los transportes “por carreta”, que aún recogían los códigos de comercio y civil, a los estándares normativos más extendidos en otros países del entorno y a los convenios internacionales sobre transporte por carretera (CMR) y ferrocarril (CIM-COTIF), de los que España es parte. Sin embargo, la lectura cuidadosa de la Ley conduce a alguna sorpresa. Basta con referirse a la coma introducida en el proceso parlamentario en el art. 48 que dio lugar a la curiosa consecuencia de que se incluyera como causa de exoneración de la responsabilidad la “acción negligente del porteador” (y no, como se preveía originariamente la pérdida, avería o retraso derivados de “una instrucción de... (cargador o destinatario) no motivada por una acción negligente del porteador”). Demos gracias porque este gaxapo haya sido resuelto en la “fe de erratas” del BOE del 16 de febrero, aunque cabe dudar de que esta vía sea la adecuada para rectificar fallos del legislador y no de la imprenta.



referiría a contratos de transporte preexistentes, entendidos como concluidos antes de la vigencia de la Ley. En tal caso la prescripción sería, prácticamente, inútil, pues cuesta imaginar transportes que se concluyen antes del 12 de febrero pero cuya ejecución se demora hasta 10 meses y medio después. Los demás contratos ya concluidos, en todo caso, no se someterían a la nueva Ley.

Si tuviéramos que apostar, diríamos que, probablemente quien redactó esta disposición transitoria debió querer referirse a los que la Ley califica como “contratos de transporte continuado”, que no son los transportes típicos para un único envío, sino contratos de tracto sucesivo en los que el porteador se obliga a realizar durante el tiempo pactado todas las prestaciones de transporte que solicite el cargador (arts. 8,16, 38.3, 39.3 y 43; Juan y Mateu, “El contrato de transporte continuado”, Revista de Derecho de Transporte, nº 2, 2009, 15 y ss.). La disposición transitoria quizás estaba pensada para regular contratos de transporte continuado, concluidos antes de la Ley, y por tiempo indefinido o por un plazo que traspasaba la fecha de entrada en vigor. Vana solución, pues en la mayor parte de los casos antes del 1 de enero de 2011 ya habría comenzado la ejecución de estos contratos, por lo que, una vez más, la Ley tampoco debería aplicárseles en ningún caso y en ningún aspecto.

Más información

Andrés Recalde

andres.recalde@cms-asl.com

José Ramón Meléndez

joseramon.melendez@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 .