

GUILLERMO J. JIMÉNEZ SÁNCHEZ
ALBERTO DÍAZ MORENO
(Coords.)

DERECHO MERCANTIL

VOLUMEN 8.º

Transportes mercantiles

Segunda edición en Marcial Pons
Decimoquinta edición actualizada

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO
2014

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
BIBLIOGRAFÍA GENERAL	15
LISTA DE ABREVIATURAS	17
CAPÍTULO 1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE , por Rafael PADILLA GONZÁLEZ, Miguel Ángel PENDÓN MELÉNDEZ y Manuel F. CLAVERO TERNERO	27
I. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL TRANSPORTE.....	27
A) Introducción al volumen	27
B) Algunos elementos para la valoración de la cuestión. Generalidades acerca del régimen internacional uniforme de los transportes.....	34
II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE	49
A) Introducción.....	49
B) Concepto.....	51
C) Naturaleza jurídica	51
D) Carácter mercantil	52
E) Clases	54
III. UNA APROXIMACIÓN INICIAL AL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN.	54
Nota preliminar.....	54
A) Concepto de Derecho de la navegación	54
B) Derecho de la navegación y Derecho mercantil.....	56
<i>Indicación bibliográfica</i>	60
CAPÍTULO 2. EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE Y AUXILIARES , por Rafael PADILLA GONZÁLEZ, María Jesús GUERRERO LEBRÓN, Manuel F. CLAVERO TERNERO y María de la Paz MARTÍN CASTRO.....	65
I. EL EMPRESARIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE.....	66
A) Consideraciones generales	66
B) Transporte de mercancías por carretera	66
C) Transporte de mercancías por ferrocarril	67
D) Auxiliares y colaboradores del empresario de transporte terrestre...	69

	<u>Pág.</u>
II. EL EMPRESARIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	73
A) El naviero	73
B) La responsabilidad del naviero	84
C) Auxiliares y agentes del naviero.....	97
III. EL EMPRESARIO DEL TRANSPORTE AÉREO	119
A) El operador aéreo	119
B) El personal aeronáutico	123
IV. EL EMPRESARIO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y SUS AUXILIARES	127
<i>Indicación bibliográfica</i>	130
CAPÍTULO 3. MEDIOS DE TRANSPORTE. EN PARTICULAR, BUQUES Y AERONAVES, Por Rafael PADILLA GONZÁLEZ, Pedro Jesús BAENA BAENA, María Jesús GUERRERO LEBRÓN, María de la Paz MARTÍN CASTRO y María Teresa GÓMEZ PRIETO.....	137
I. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE	138
A) Camiones.....	138
B) Trenes	139
II. EL BUQUE.....	141
A) Concepto.....	141
B) Naturaleza jurídica	143
C) Propiedad del buque.....	145
D) El contrato de construcción del buque.....	155
E) Compraventa de buques.....	160
F) Nacionalidad del buque.....	166
G) Registro de buques	170
H) La clasificación naval.....	180
III. LA AERONAVE.....	182
A) Concepto.....	182
B) La doble inscripción: la nacionalidad.....	183
C) Documentos y elementos de identificación de las aeronaves.....	184
D) Contratos de adquisición y utilización de la aeronave	185
IV. DERECHOS REALES DE GARANTÍA Y PRIVILEGIOS SOBRE EL BUQUE	190
A) Privilegios de los acreedores marítimos	190
B) La hipoteca naval.....	196
C) Embargo preventivo de buques por créditos marítimos	201
V. LA HIPOTECA Y LOS PRIVILEGIOS SOBRE LA AERONAVE	202
A) La hipoteca aeronáutica	202
B) Los privilegios sobre la aeronave	203
C) El embargo preventivo de la aeronave	204
D) El Registro internacional para elementos de equipo aeronáutico....	205
<i>Indicación bibliográfica</i>	206

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO 4. AVERÍAS. ASISTENCIA Y SALVAMENTO. HALLAZGOS. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN, por Rafael PADILLA GONZÁLEZ y María Teresa GÓMEZ PRIETO	217
I. LA AVERÍA.....	217
A) Concepto y clases.....	217
B) La avería común	218
C) La avería particular	222
II. ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS.....	226
III. LAS EXTRACCIONES MARÍTIMAS.....	228
IV. EL HALLAZGO MARÍTIMO.....	229
V. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN	229
VI. AVERÍAS, ASISTENCIA, SALVAMENTO Y HALLAZGOS AÉREOS.....	232
<i>Indicación bibliográfica</i>	233
 CAPÍTULO 5. EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE NACIONAL DE MERCANCÍAS, por Alberto DÍAZ MORENO	239
I. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL. INTRODUCCIÓN	239
A) La actividad de transporte y su regulación	239
B) En especial, las condiciones generales establecidas por la Administración	243
C) Concepto y naturaleza del contrato de transporte terrestre de mercancías	244
D) Clases (especial referencia al transporte multimodal, al contrato de mudanza y a las operaciones de auxilio en carretera).....	246
E) Las Juntas Arbitrales del Transporte	248
II. ELEMENTOS PERSONALES.....	250
A) El porteador	251
B) El cargador o remitente. El expedidor	261
C) El destinatario.....	262
III. ELEMENTOS REALES	264
A) Cosas objeto del transporte.....	264
B) El precio del transporte.....	266
IV. LA CARTA DE PORTE.....	269
V. CONTENIDO DEL CONTRATO	274
A) Fase inicial del transporte	274
B) Fase de transporte <i>sensu stricto</i>	281
C) Fase de consumación del transporte: la llegada de las mercancías a su destino.....	286
VI. EXAMEN ESPECIAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.	292
A) Consideraciones previas.....	292
B) Principios generales.....	293
C) La responsabilidad por pérdida o averías	299
D) La responsabilidad por retraso	302

	<u>Pág.</u>
VII. PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	303
<i>Indicación bibliográfica</i>	305
CAPÍTULO 6. TRANSPORTE INTERNACIONAL RODADO Y FERROVIARIO (CMR Y CIM), por María de la Paz MARTÍN CASTRO.....	319
I. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL RODADO. INTRODUCCIÓN	319
A) El Convenio de Ginebra relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)	319
B) Elementos personales	322
C) La carta de porte.....	325
D) Contenido del contrato.....	328
E) La responsabilidad del transportista	333
II. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL FERROVIARIO. INTRODUCCIÓN	341
A) Las Reglas Uniformes reguladoras del transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM)	341
B) Elementos personales	343
C) La carta de porte.....	346
D) Contenido del contrato.....	349
E) La responsabilidad del transportista	357
<i>Indicación bibliográfica</i>	365
CAPÍTULO 7. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE. EL CONTRATO DE TIME-CHARTER, por Rafael PADILLA GONZÁLEZ y María Teresa GÓMEZ PRIETO.....	369
I. CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE. INTRODUCCIÓN.....	369
II. EL ARRENDAMIENTO DE BUQUE	371
A) Concepto. Regulación legal. Naturaleza jurídica. Función económica	371
B) Modelos uniformes de arrendamiento de buques	373
C) Obligaciones de las partes	374
D) La posición del arrendador frente a las consecuencias de la explotación del buque por el arrendatario	375
E) Extinción del contrato	376
F) Requisitos administrativos del arrendatario de buque	377
III. EL <i>TIME-CHARTER</i>	377
A) Origen. Regulación legal. Función económica	377
B) Naturaleza	379
C) Contenido	380
<i>Indicación bibliográfica</i>	381

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO 8. EL CONTRATO DE FLETAMENTO. OTRAS MODALIDADES CONTRACTUALES PRÓXIMAS AL FLETAMENTO , por Rafael PADILLA GONZÁLEZ y Miguel Ángel PENDÓN MELÉNDEZ.....	383
I. EL FLETAMENTO	383
A) Evolución histórica y concepto	383
B) Elementos personales	385
C) Elementos reales	385
D) Documentación del contrato.....	386
E) Contenido del contrato	388
F) Examen especial de la responsabilidad del fletante	391
G) Rescisión del fletamento	393
II. FIGURAS ESPECIALES DE NATURALEZA DISCUTIDA.....	394
A) El contrato de fletamento por viajes consecutivos.....	395
B) El <i>Trip charter</i>	395
C) El <i>Tonnage agreement</i>	396
III. EL SUBFLETAMENTO.....	397
<i>Indicación bibliográfica</i>	397
 CAPÍTULO 9. EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE , Por Rafael PADILLA GONZÁLEZ y Miguel Ángel PENDÓN MELÉNDEZ	 401
I. CONSIDERACIONES PREVIAS	401
II. EL TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. SÍNTESIS HISTÓRICA Y SITUACIÓN ACTUAL.....	402
A) La evolución histórica del conocimiento de embarque.....	402
B) El Convenio de Bruselas de 1924: situación actual y régimen convencional internacional	405
C) El régimen vigente en España.....	408
D) La cláusula <i>Paramount</i>	411
III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	412
A) Concepto y aspectos generales.....	412
B) Elementos personales	419
C) Documentación del contrato.....	419
D) Contenido del contrato.....	441
<i>Indicación bibliográfica</i>	443
 CAPÍTULO 10. EL CONTRATO DE REMOLQUE. OTROS CONTRATOS DE ASISTENCIA PARA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DEL BUQUE , por Rafael PADILLA GONZÁLEZ y M. ^a Teresa GÓMEZ PRIETO.....	 449
I. EL CONTRATO DE REMOLQUE	449
A) Concepto y clases.....	449

	<u>Pág.</u>
B) Naturaleza	450
C) Contenido	451
II. CONTRATOS AUXILIARES DE LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DEL BUQUE	452
A) Consideraciones previas	452
B) El contrato de practicaje	453
C) El contrato de carga y descarga de la nave	457
<i>Indicación bibliográfica</i>	461
CAPÍTULO 11. TRANSPORTE AÉREO , por María Jesús GUERRERO LEBRÓN.	463
I. INTRODUCCIÓN	463
II. LA ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES	464
A) Consideraciones generales	464
B) La Organización de la Aviación Civil Internacional	464
C) La administración aeronáutica española	465
D) La administración aeronáutica en Europa	467
III. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DE CARÁCTER PRIVADO...	468
IV. DERECHO AÉREO Y DERECHO MERCANTIL: FUENTES	469
A) Consideraciones generales	469
B) Principales normas	470
V. RÉGIMEN DE EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE AÉREO	471
A) De las libertades del aire de 1944 a la política de cielos abiertos	471
B) <i>Slots</i>	474
<i>Indicación bibliográfica</i>	477
CAPÍTULO 12. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCAN- CÍAS , por María Jesús GUERRERO LEBRÓN	479
I. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE	479
A) El Sistema de Varsovia	479
B) El Convenio de Montreal	480
C) La Ley de Navegación Aérea	481
D) Las condiciones generales de la IATA	482
II. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS	482
III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO: CONCEPTO Y CARACTERES GENERALES	483
IV. LA DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO: LA CARTA DE PORTE AÉREO O <i>AIR WAYBILL</i> (AWB)	485
A) Consideraciones generales	485
B) Número de ejemplares y contenido	485
C) Naturaleza jurídica	486

	<u>Pág.</u>
V. EL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CONSAGRADO EN LOS CONVENIOS	488
A) El régimen de responsabilidad en el transporte interno	488
B) El régimen de responsabilidad en el Sistema de Varsovia y en el Convenio de Montreal	489
C) La delimitación temporal y espacial de la responsabilidad	492
D) Los límites indemnizatorios.....	493
E) La responsabilidad ilimitada.....	494
VI. LAS ACCIONES DE RESPONSABILIDAD.....	495
A) La legitimación pasiva.....	495
B) La jurisdicción competente.....	497
C) Plazo para el ejercicio de las acciones.....	498
<i>Indicación bibliográfica</i>	500
CAPÍTULO 13. TRANSPORTE MULTIMODAL, por María de la Paz MARTÍN CASTRO	503
I. CONSIDERACIONES PREVIAS	503
II. CONCEPTO Y CARACTERES ESENCIALES DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE MULTIMODAL	505
III. RÉGIMEN JURÍDICO.....	507
A) Ámbito interno.....	507
B) La ausencia de regulación uniforme aplicable al contrato de transporte multimodal	512
IV. ELEMENTOS PERSONALES.....	517
A) El operador de transporte multimodal.....	517
B) El expedidor	519
C) El consignatario	521
V. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO	522
VI. LA RESPONSABILIDAD DEL OTM	524
A) Sistemas de responsabilidad	524
B) Período de responsabilidad	528
C) Fundamento de la responsabilidad.....	529
D) Causas de exoneración de responsabilidad.....	530
E) La limitación de responsabilidad del OTM	535
VII. EJERCICIO DE LA ACCIÓN DE RECLAMACIÓN	538
A) La comprobación contradictoria de las mercancías en destino	538
B) Aviso de pérdida, daño o retraso.....	540
C) Ejercicio de la acción y plazo de prescripción.....	541
<i>Indicación bibliográfica</i>	543
CAPÍTULO 14. TRANSPORTE DE PASAJEROS, por María Jesús GUERRERO LEBRÓN y Blanca ROMERO MATUTE	549
I. INTRODUCCIÓN	550
II. EL TRANSPORTE TERRESTRE (1): EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA.....	551

	<u>Pág.</u>
A) Concepto y naturaleza jurídica	551
B) Régimen jurídico	552
C) Perfección y documentación del contrato	555
D) Elementos y contenido	556
E) Examen especial de la responsabilidad del porteador	557
III. EL TRANSPORTE TERRESTRE (2): EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL.....	562
A) Concepto y naturaleza jurídica	562
B) Régimen jurídico	562
C) Perfección y documentación del contrato	563
D) Elementos y contenido	564
E) Examen especial de la responsabilidad del porteador	567
IV. EL CONTRATO DE PASAJE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	574
A) Concepto.....	574
B) Naturaleza jurídica y caracteres	574
C) Régimen jurídico	575
D) Perfección y documentación del contrato	577
E) Elementos y contenido	577
F) Examen especial de la responsabilidad del porteador	581
V. EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS.....	588
A) Introducción.....	588
B) El régimen jurídico aplicable	589
C) Regulación del <i>overbooking</i> y las cancelaciones	594
D) El Derecho español: la L. 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea	595
E) Las condiciones generales de la IATA	595
F) Documentación del contrato del transporte aéreo	596
G) El régimen de responsabilidad en el transporte aéreo de personas...	598
H) Cuestiones procesales relacionadas con la responsabilidad en el transporte aéreo de pasajeros	610
<i>Indicación bibliográfica</i>	614

CAPÍTULO 1

EL CONTRATO DE TRANSPORTE *

Rafael PADILLA GONZÁLEZ
Miguel Ángel PENDÓN MELÉNDEZ
Manuel F. CLAVERO TERNERO

SUMARIO: I. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL TRANSPORTE: A) Introducción al volumen. B) Algunos elementos para la valoración de la cuestión. Generalidades acerca del régimen internacional uniforme de los transportes: a) El transporte ferroviario. b) El transporte por carretera. c) El transporte aéreo. d) El transporte marítimo. e) El transporte multimodal. f) Conclusiones.—II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE: A) Introducción. B) Concepto. C) Naturaleza jurídica. D) Carácter mercantil. E) Clases.—III. UNA APROXIMACIÓN INICIAL AL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN: Nota Preliminar. A) Concepto de Derecho de la navegación. B) Derecho de la navegación y Derecho mercantil.—INDICACIÓN BIBLIOGRÁFICA.

I. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL TRANSPORTE

A) INTRODUCCIÓN AL VOLUMEN

No siempre es oportuno el estudio (o la exposición) «individual» o «separado» de los contratos mercantiles, de cada uno de ellos, pues aunque así pueda agotarse el régimen propio y exclusivo del contrato se corre el riesgo de aislarlo de otras relaciones que pueden contribuir a explicar mejor su conformación. En ocasiones, la ausencia de referencias a otros contratos, a la operación a la que contribuye cada relación, a la causa económica (o empresarial y, con ello, jurídica) que ha conformado el contrato y lo definen en cada momento, puede provocar una visión parcial del que es objeto de estudio en cada momento. Sin cuestionar (antes al contrario, asumiendo) la necesidad de la interpretación y la integración armónicas de todo el Ordenamiento y, a la vez, la atención a las particularidades que para cada modalidad contractual supone su propia naturaleza jurídica, es posible la exposición conjunta de varios contratos con regímenes distintos, bien por la intensa relación que

* Epígrafe I: Rafael PADILLA GONZÁLEZ y Miguel Ángel PENDÓN MELÉNDEZ. Epígrafe II: Rafael PADILLA GONZÁLEZ, Miguel Ángel PENDÓN MELÉNDEZ y Manuel CLAVERO TERNERO. Epígrafe III: Rafael PADILLA GONZÁLEZ y M. A. PENDÓN MELÉNDEZ.

presentan, bien por la perspectiva conjunta que ofrecen, bien, por último, porque existen elementos de coincidencia en su régimen que aconsejan el análisis ordenado y «acumulado» de todos ellos. Cuando se considera que esa variedad contractual pudiera devenir (a la vez, provenir) de un mismo «contrato básico» (conceptualmente hablando) que, por razones históricas de diversa índole, se han plasmado en normas distintas (cada una de ella informada por las propias especialidades de la figura que regula) según la realidad a la que atiende, la exposición conjunta de varios contratos puede resultar oportuna.

Esta reflexión previa, apenas inicialmente formulada, conduce en buena medida el tratamiento del «contrato de transporte», en su conjunto, que se propone en este volumen, que agrupa diversas modalidades bajo una categoría «más general» que nomina este tratamiento (en este momento, conjunto y ordenado; quizás más adelante, integrado) de los contratos del transporte o «Derecho de los transportes». En sus diferentes capítulos se expone el régimen del transporte mercantil globalmente considerado, o si se prefiere, el régimen de los transportes mercantiles, si se parte de la premisa de que cada una de las «modalidades» en la que esta actividad puede realizarse, atendiendo esencialmente al medio en el que se desenvuelve (y a las particularidades que de ello deriva) es susceptible de justificar una categoría distinta y separada del resto de los contratos tipo y, a la vez, común o relacionados con esta actividad empresarial. Este volumen, por el contrario, parte del principio de que resulta posible reconducir la multiplicidad contractual (y lo que la existencia de cada contrato de transporte mismo supone) a una unidad de análisis y exposición, atendiendo no obstante a las especialidades que reclame cada regulación o modalidad contractual (que responde, a su vez y en general, al medio en el que se desarrolla el transporte). Otras cuestiones que, no siendo expresamente materia de los transportes, se abordan igualmente en este volumen, se tratan por razones de diversa índole: a veces, de mera oportunidad (el tratamiento conjunto de los transportes); otras por razones históricas (la delimitación clásica, con los matices que cada autor considera, de lo que ha venido llamándose «Derecho marítimo»); al menos, por la necesidad de atender en su conjunto a las materias que integran el ámbito de «lo mercantil» en este sector de la actividad empresarial, en el espacio que puede resultar más conveniente por la sistemática seguida en el conjunto de esta obra.

La finalidad inicial de estas páginas es, por tanto, académica: ofrecer, en una forma sistematizadamente ordenada, el análisis y el régimen del conjunto de los «contratos de transporte» que se practican en la actualidad, cuyos perfiles diferenciadores aparecen cada día más difusos si se atiende en forma separada a cada uno de ellos, y más integrados si se atiende a la actividad que se realiza y a la que los distintos contratos tratan de atender, de forma armonizada. Naturalmente, detrás de la exposición académica (el ofrecimiento y sistematización, en un solo volumen, de los distintos modos de transporte) subyace una posición conceptual y doctrinal (que ya ha sido adelantada, en sus aspectos básicos, en otras aportaciones, igualmente de naturaleza académica, en las que ha trabajado el grupo de autores que colabora en este volumen), cuyos puntos más relevantes aflorarán en las distintas páginas. La definición completa de esos fundamentos conceptuales, sin embargo, no corresponde formularlas (aunque sí hacerlas expresas) en una obra de esta naturaleza, siempre que se evidencie en el hilo conductor expositivo de los distintos temas.

La dualidad que supone atender a lo conceptual sirviendo, al mismo tiempo, a lo docente y académico, se inclina en este momento en favor de lo que exige la exposición de la materia en las aulas. Se trata de contribuir a la exposición completa de la materia mercantil, al menos de la que se da cuenta en el título de este volumen; aunque pudiera debatirse la oportunidad de la agregación de algunos de los temas que se exponen, valorando si responden completamente al perfil que ha permitido la selección de los otros. El volumen, en efecto, se completa con la exposición de otras materias que, si bien no son disciplina propia del «transporte», tradicionalmente se han explicado con ocasión (o alrededor) del comercio marítimo (quizás, bajo el reclamo, no suficientemente uniforme, del «Derecho marítimo») y del contrato básico que sustenta el ejercicio de esta particular actividad: el contrato de fletamento, como expresión y marco esencial del transporte por mar. Esta necesidad de atender a aspectos circunstanciales justifica la previsión de algunos temas «generales», que escapan al ámbito específico del transporte y que tradicionalmente han sido objeto de tratamiento alrededor del transporte por mar. Con ello, la sistemática de la obra no prescinde del contenido del «Derecho marítimo», aunque sí de esa «rama», esto es, en forma separada. Ello, en ningún caso, supone cuestionar la subsistencia académica de ese peculiar sector, profesional y del Ordenamiento, que aun deviniendo una materia clásica en los estudios del Derecho se encuentra en realidad apartado (salvo alguna excepción) de los planes estudios de nuestras facultades y, con ello, de la formación de nuestros egresados. En buena medida, por la especialidad misma de la materia. En buena medida, por la constatación que los aspectos más relevantes de esta actividad comercial pueden reconducirse a otros ámbitos en los que el particularismo del Derecho marítimo (revisado, incluso cuestionado en parte de sus manifestaciones en la actualidad) cede en favor del tratamiento sistemático de la materia (así, el Seguro marítimo, que se remite a otro volumen de esta obra). En buena medida, por último, porque la extensión al «Derecho terrestre» de actividades que hasta ahora se analizaban en el ámbito comercial marítimo (probablemente, con mayor precisión, en el ámbito de la navegación marítima, auténtico núcleo conceptual de esa rama del Ordenamiento en su tratamiento legal, jurisprudencial y doctrinal) ha supuesto una suerte de «vulgarización» (quizás incluso, confusión, por extensión) de instituciones y modelos que eran propios de ese ámbito y ahora se predica igualmente su contemplación desde el otro, difuminando las fronteras de cada uno de ellos.

Este último podría ser el nuevo modelo de la realización del transporte que ha propiciado la denominada «revolución del contenedor». Esta nueva realidad del tráfico reclama un enfoque distinto de la operación de transporte, puesto que se centra la atención en el fenómeno del transporte no individualizando cada «fase» (cada «medio» o cada «modo», separadamente considerado) que integra el conjunto, ordenadamente coordinado, sino el «resultado final»: el transporte de un punto a otro (*door to door*, puerta a puerta), como una operación única. En definitiva, la integración de diversos modos de transporte en un mismo y único contrato de transporte en el que, sin embargo, el predominio del «modelo» marítimo sigue siendo esencial. De ahí que el texto más reciente en la materia, las denominadas *Reglas de Rotterdam (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo)*; adoptado por la

Asamblea General de Naciones Unidas el 11 de diciembre de 2008) han elegido este modelo de superación del entorno marítimo, en sentido estricto, proyectando el régimen de la operación que contemplan las reglas también para aquellas fases «no marítimas» que se encuentran íntimamente relacionadas con las clásicas marítimas. Se pretende con ello dar respuesta satisfactoria a una realidad, empresarial y contractual (evidenciada en los nuevos documentos que han consagrado el tráfico profesional y las nuevas y complejas formas de negocio), que está desplazando al estricto ámbito de la navegación marítima.

Estas nuevas realidades aconsejan revisar los criterios que han conducido tradicionalmente la exposición de los transportes. La presentación «clásica» y habitual de la materia, tanto en las diversas fuentes legales como en la exposición académica, distinguía el «contrato de transporte» terrestre, por un lado, y el transporte que, al amparo del contrato de fletamento y de la reglamentación del comercio marítimo, regulaba el transporte por mar, por otro lado. En las obras académicas, esa presentación configuraba igualmente el modelo más generalizado de exposición completa de la disciplina del Derecho mercantil. GARRIGUES advertía de cómo «la experiencia didáctica me ha hecho renunciar a una exposición simultánea del Derecho mercantil terrestre y del Derecho marítimo», considerando que ello supondría una asimilación científicamente impracticable. Sólo la atenta observación de la realidad permitiría una revisión de este planteamiento, que el propio maestro admitiría como posible, al advertir que el pretendido particularismo del Derecho marítimo frente al Derecho mercantil no era incuestionable, siendo en buena medida el Derecho mercantil en sus orígenes, precisamente, lo que hoy denominaríamos Derecho marítimo. A los efectos que ahora interesa, se trataría de valorar la aproximación de las diversas instituciones y figuras, marítimas y terrestres, por exigencias de la propia realidad económica; se trataría, en realidad, de verificar la expansión del Derecho marítimo, que consideramos manifiesta, al menos en el apartado de los transportes, con un particular vigor.

Esta distinción entre lo marítimo y lo terrestre, si bien con la denominación que le resultaba apropiada a su propia ordenación expresada en su articulado, ya se encontraba presente en el C. de c. de 1829. En este primer texto se disponía el régimen del transporte terrestre (incluidos los ríos y canales navegables) en los arts. 203 y ss., más atentos (aparentemente) a la persona que lo realizaba (el *porteador de comercio*) que al contrato en sentido estricto; de ahí que se regulara en el Libro I (referido a «Los comerciantes y Agentes del Comercio»), considerando este transporte como el ejercicio de un oficio auxiliar del comercio, antes que a su perspectiva como acto de comercio (y, con ello, su tratamiento específico como contrato, en el Libro II, «De los contratos de Comercio en general, sus formas y efectos»). Por su parte, el Libro III («Del comercio marítimo») sí contemplaba en su título III («De los contratos especiales del comercio marítimo») el contrato de fletamento, bajo la rúbrica «Del transporte marítimo». La especialidad de este peculiar «género de comercio», junto con su consolidación histórica, justificaba este tratamiento «separado» del comercio terrestre, regulando el comercio marítimo a través del objeto con el que se realiza (las naves), las personas que en él intervienen (naveros, capitanes, oficiales de *equipage*...), sus contratos *especiales*, los riesgos y daños propios y diferenciados de esta actividad y, por último, la prescripción de las correspondientes obligaciones.

Ese esquema legal del Código, naturalmente condicionó el desarrollo, la concepción y la sistemática del Derecho mercantil hasta la aprobación del nuevo (vigente) Código de comercio de 1885. La sistemática del nuevo texto, atenta a la regulación del acto objetivo de comercio, aunque sin prescindir del elemento subjetivo (el comerciante), reguló el contrato mercantil de transporte terrestre en el Libro II («De los contratos especiales del comercio»), arts. 349 y ss. (hoy derogados); dejando nuevamente un apartado especial y exclusivo, en el seno del Libro III («Comercio Marítimo») para el contrato de fletamento (título III, «De los contratos especiales del comercio marítimo»), cuya consideración como contrato básico del transporte por mar seguía siendo indiscutida.

La relevancia que, entre códigos, habían asumido los transportes terrestres es relatada en la exposición de motivos del nuevo Código, justificando el cambio normativo: «El prodigioso aumento que han tenido desde la publicación del vigente Código las vías de comunicación, especialmente las férreas, la mayor facilidad y baratura de los medios de locomoción y las crecientes necesidades del consumo, han influido de un modo tan extraordinario en los transportes de mercancías, que éstos constituyen hoy, por sí solos, una de las más importantes y lucrativas especulaciones comerciales.

En presencia de una metamorfosis tan completa, no puede el legislador considerar a las personas que se dedican al transporte de géneros de un lugar a otro como simples agentes auxiliares del comercio, que es el nombre con que las designa el Código vigente. Por eso el Proyecto prescinde de esta calificación y se preocupa ante todo de la naturaleza del contrato de transporte y de las circunstancias que debe reunir para ser considerado como mercantil». Mientras que, se reconoce en el mismo lugar, los cambios en los «transportes marítimos» («que constituyen la base de las especulaciones del comercio marítimo») no son tan significativos: «Las modificaciones que el proyecto introduce en el contrato de fletamento tienen por objeto aclarar algunos puntos que dan lugar a duda en el Código vigente, y poner en armonía esta parte de la legislación mercantil con la práctica seguida en las demás naciones marítimas».

Como categoría histórica, el Derecho mercantil no es sólo el producto de la decisión del «legislador», debiendo analizarse, por lo que ahora interesa, la evolución del régimen de los transportes como un presupuesto para valorar su situación actual. Ese elemento histórico permitirá, entre otras cosas, apreciar la evolución que ha experimentado esta actividad profesional y cómo ha ido incorporando las nuevas técnicas y atendiendo las nuevas demandas económicas y exigencia del comercio mismo. Se trata, pues, de recurrir (como ya aconsejaba el maestro GARRIGUES) al método histórico-legislativo, pero sin perder de vista la realidad, las evoluciones más recientes, las modificaciones que se avencinan o aquellas otras que pueden ya intuirse o plantearse como líneas de trabajo. La uniformidad internacional de los medios, infraestructuras, políticas y formas de prestación del transporte amplía el ámbito de la observación, al tiempo que garantiza que las perspectivas más «locales» o nacionales ceden ante las pautas que marcan las experiencias del resto de los países.

En ese esquema, condicionados por las nuevas formas de actuar del legislador nacional, las más novedosas formas del transporte no tuvieron, al me-

nos inicialmente, una ubicación precisa; lo que exigió el dictado de normas especiales que, como tales (y por el momento mismo de su promulgación) quedaron fuera de la codificación, al menos en sus apartados más relevantes. Así sucedió con el transporte ferroviario (con un tratamiento «incidental» en nuestro C. de c. de 1885); el transporte fluvial («anecdótico» en nuestro país, reconducido su régimen al transporte terrestre, ya desde el Código de 1829; de ahí que no se estudie en estas páginas el Convenio que regula la materia en el escenario europeo: *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods in Inland Navigation*, CMN, 3 de octubre de 2000); o el transporte aéreo, cuyas instituciones se asimilaron, en la (limitada) medida de lo posible, a la experiencia marítima, bajo el marco y el concepto de la «navegación aérea». Las normas nacionales fueron esencialmente «parciales», hasta la promulgación de los correspondientes convenios internacionales, que garantizaron la uniformidad internacional inherente al transporte mismo. Fieles a su ámbito de aplicación propio, las normas nacionales obviaron la perspectiva internacional que debiera contemplar el régimen del transporte. En efecto, esa «parcialidad», en realidad, condicionaba incluso el régimen legal de las operaciones más definidas en nuestras normas, pues el régimen del transporte terrestre veía limitada su plena eficacia, precisamente, por no atender a la exigencia de la internacionalidad (limitado, entonces, a su ámbito nacional); mientras que el transporte marítimo, éste sí, desligado de los estrechos límites nacionales, sometía su régimen de actuación a los acuerdos imperantes entre los profesionales que actuaban en el marco internacional.

El análisis conjunto de modos tan diversos de realización de una actividad profesional cualificada (el transporte) no debe realizarse entonces como mera yuxtaposición de regímenes, nacionales e internacionales, de la operación; sino desde la convicción de que el estudio conjunto de las instituciones, siendo consecuencia de la identidad de causa que justifica su régimen, reporta además utilidad para la exposición académica. Ello permitirá presentar el régimen de los transportes como un elemento más del esquema básico de la materia mercantil.

Conviene entonces recordar que el contrato básico («original») del comercio, en la doctrina más clásica, es la compraventa. Comerciar sería esencialmente «comprar para revender». El negocio esencial del comerciante consistiría en la intermediación, pues obtiene el lucro por la diferencia de valor de la mercancía entre su lugar «de origen» (o «expedición», donde la adquiere o la produce el comerciante) y el lugar de su venta (o «destino»); naturalmente, este análisis básico, que sólo se encuentra en las fuentes clásicas históricas, obviaría la cuestión de la transformación de las mercancías. Ese incremento de valor se manifestaría entonces gracias al transporte, que permite poner la mercancía a disposición de sus «destinatarios finales» (cada operación sucesiva de reventa designa nuevos destinatarios, hasta que la mercancía llega «idealmente» al destinatario último). Otros muchos contratos y relaciones contribuyen y posibilitan la actividad comercial. Se encontrarían «al servicio» de la compraventa y se habrían conformado en buena medida en paralelo a ese contrato «principal». Por ello, el depósito, el seguro, las operaciones portuarias, parte de las operaciones bancarias, etc., coinciden en sus orígenes y deben su configuración actual al comercio «circulatorio», en particular al comercio marítimo. Estas reflexiones permitieron incluso que en ocasiones se considerase que el transporte era la representación básica y primordial del

comercio, relegando a un segundo nivel el resto de las relaciones mercantiles. Se trata, en ambos casos, de visiones parciales, insuficientes para explicar en la actualidad la complejidad de las relaciones que se comprenden bajo el marco de «lo mercantil»; pero que permiten apreciar la relevancia que el transporte (con o sin el concurso de la compraventa) presenta en la disciplina; y, con ello, la especial atención que requiere.

El «comercio», en el sentido en el que hoy lo concebimos, se consolida como actividad profesional privada y diferenciada desde mediados del siglo XVIII, cuando la profesionalización de las «actividades auxiliares» (especialmente el transporte; también el de otras actividades conectadas a la expedición marítima o que se desarrollan en las ciudades portuarias por excelencia y otros mercados) permiten «separar» la figura del comerciante estricto, despojándolo de otras actuaciones profesionales que encuentran su ámbito propio de actuación y de regulación. En todo caso, puede afirmarse que el comercio es, en sus orígenes, esencialmente marítimo, pues sólo el mar permitía el movimiento de mercancías en el volumen que requerían las operaciones, faltando como es obvio otras vías de comunicación practicable. Ello justifica que muchas de las instituciones y de las prácticas definidas en el tráfico marítimo preceden en el tiempo a las equivalentes «terrestres»; y que soluciones ensayadas en ese ámbito hayan comunicado su análisis, su utilidad, su terminología y sus soluciones en esos otros ámbitos.

La mera observación de la realidad evidencia cómo la actividad del transporte constituye una de las esenciales para el desarrollo económico de cualquier país. El transporte desempeña un papel fundamental en las vidas económica, empresarial y social de las naciones, como se constata por el desarrollo alcanzado por los medios de transporte y por las infraestructuras y las instalaciones que lo canalizan, además de por ser imprescindible para la actividad de las empresas (abastecimiento y distribución) y de los particulares. Conviene entonces detenerse someramente en la realidad normativa actual del transporte, aportando además una breve mirada hacia su evolución más reciente.

Debe llamarse la atención sobre el hecho de que en España parece haber iniciado una reforma (al menos parcial) de la normativa en materia de transportes, que es deseable que continúe. Si iniciativas más ambiciosas no han encontrado el consenso suficiente para su éxito (así, los fallidos intentos de modernizar el Derecho marítimo, o de la navegación marítima, en un proyecto legislativo varias veces presentado, varias veces olvidado), otras más modestas, aunque relevantes, sí han prosperado. Así ha sucedido con la L. 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM), que supone el último logro en la regulación y la sistematización del transporte terrestre, asumiendo conjuntamente (aunque con muy distinta intensidad) el tratamiento del transporte terrestre por carretera y por ferrocarril. La ley ha significado, además, derogar los correspondientes preceptos de C. de c., llevando a una ley especial una materia que reclamaría, en opinión del *legislador*, un tratamiento especial y diferenciado fuera del texto básico del Derecho mercantil.

Con independencia de la valoración que la nueva ley merezca (y que, desde nuestro punto de vista, se expondrá en el lugar oportuno), la innegable utilidad del esfuerzo de sistematización realizado en el ámbito de los

transportes terrestres obliga a reflexionar sobre la posibilidad de proyectar un *método* similar en los transportes marítimo y aéreo. Ello nos introduce en una cuestión previa y básica: ¿Es posible hablar hoy de un único contrato de transporte mercantil o debemos conformarnos con la división clásica entre transportes terrestres y fluviales, de una parte, y transportes marítimos y aéreos de otra?; ¿debemos referirnos al transporte mercantil o a los transportes mercantiles?

En nuestra opinión, sintéticamente, la unidad de concepto, de naturaleza y de función económica autorizan, por encima de la diversidad del medio empleado, de instituciones dispares surgidas en el proceso formativo de derechos que no siempre han respondido a los mismos factores históricos, de ámbitos normativos tampoco coincidentes por la propia internacionalidad ínsita en el transporte marítimo o aéreo —y no tanto en el terrestre— y de cuantas salvedades, excepciones, limitaciones y divergencias puedan detectarse, a encuadrar dogmáticamente en una sola categoría a todo tipo de transportes mercantiles. Restaría el esfuerzo doctrinal de dotar de cierta unidad a la regulación y al análisis de las diferentes clases de transporte. En ese sentido, no faltan ejemplos en Derecho comparado. Aunque en estas páginas, asumiendo y contribuyendo a una línea doctrinal cada vez más extendida, se ha optado por proponer un tratamiento sistemático *unitario* de las distintas clases de transportes (al menos, en determinadas parcelas de su régimen), no parece que el *legislador* pretenda acoger, más que parcialmente, esta perspectiva. Así, la LCTTM regula el transporte terrestre de mercancías y tímidamente (quizás, inapropiadamente y desde luego, añadiendo confusión en una materia que en principio le resulta ajena) formula algunos conceptos de clases (*o modos*) de transporte (en concreto, el transporte fluvial y aparentemente un *particular* y extraño *transporte multimodal*). Esta opción, aunque aún el régimen básico (y, con él, el concepto) de los transportes terrestres por carretera y por ferrocarril, supone cerrar la posibilidad a un régimen común y básico de todos los transportes, exigiendo el mantenimiento de la regulación fragmentaria y dispersa del resto de los transportes de mercancías (cada uno de los cuales reclama normas específicas: así, tanto el transporte marítimo como el aéreo) y *olvidando* al menos de momento el transporte de personas.

**B) ALGUNOS ELEMENTOS PARA LA VALORACIÓN DE LA CUESTIÓN.
GENERALIDADES ACERCA DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL UNIFORME
DE LOS TRANSPORTES**

Desde finales del siglo XIX se han emprendido (y se han culminado) numerosas iniciativas para alcanzar la aspiración, todavía limitada, de la uniformidad internacional del régimen de los transportes. Esas tendencias no se han manifestado en relación con el transporte en general, no habiendo estado presididas por la idea de la búsqueda y la definición de un *derecho de los transportes global*; esencialmente, cada actuación emprendida ha tratado de atender a la especialidad que supondría el *medio* y el *modo* en el que el transporte se desenvuelve. Se trata de iniciativas que, además y en buena medida, se circunscribieron a unificaciones de carácter «regional», por razones físicas (proximidad entre Estados) que presuponían además otras razones de naturaleza más compleja (fronteras compartidas, tradiciones comerciales, relaciones de vecindad, historia común...). Todas ellas merecen una breve

referencia, para permitir definir el origen, la evolución y la situación actual de las propuestas realizadas.

Estas líneas no se refieren al transporte de personas, cuyo estudio, especial y separado, se realiza en el tema 14 del volumen. Cuestiones de orden legal imperativo han propiciado una uniformidad internacional y de tratamiento «unitario» del transporte de pasajeros que, aunque expresión indudable del enfoque conjunto que ofrece este volumen, obedece a principios distintos que resultan difíciles de «trasplantar» al transporte de mercancías. En efecto, el transporte de pasajeros encuentra una sólida regulación uniforme y conceptualmente «próxima» con independencia del medio en el que se desenvuelve por razón de la tutela de los intereses de los viajeros que, se considera, debe ser al menos similar con independencia de la cualificación del porteador, del vehículo utilizado o del lugar al que aquéllos viajen. Esa tendencia, inicialmente plasmada en distintos convenios internacionales, particularmente atentos a la responsabilidad de los transportistas, ha encontrado posteriormente acogida en las leyes nacionales, bien por la asimilación de aquellos principios en las normas nacionales (generalmente, en el marco de la normativa sobre la protección de los «consumidores»), bien por la «extensión» de la normativa internacional a las relaciones nacionales; en este caso, por diversas razones: desde la concepción de la política comunitaria común hasta la primacía de la norma internacional sobre la nacional, por tratarse de viajes combinados o por la condición de operador internacional del empresario, entre otras razones. La necesidad de ofrecer una protección «mínima» para los viajeros internacionales (en particular, en el ámbito de la Unión Europea) ha supuesto la aprobación de normas de naturaleza imperativa (así, las referidas a la información que debe facilitarse a los pasajeros, la asistencia inmediata y la protección del pasajero, los importes de la indemnización, etc.), con una finalidad de asegurar la protección de las personas. Ni una ni otra justificación concurren, al menos con la misma intensidad, en el transporte de mercancías, ámbito en el que la condición profesional de las partes intervinientes propician la regulación dispositiva (especial atención al contrato, como medio idóneo de regulación de los intereses en presencia) antes que el constreñimiento normativo (sin perjuicio, no obstante, de la existencia de normas imperativas que se refieren más a la realización del resultado que a las personas que participan en la operación).

Tampoco se hace referencia a la normativa nacional, en ocasiones porque ya ha sido «adaptada» al Ordenamiento nacional, en la forma que en cada caso se indicará, y por ello puede convenirse en que, al menos, se ha tratado de asumir en el ámbito nacional los principios internacionales que se expondrán.

a) *El transporte ferroviario*

Así, las primeras actuaciones en el ámbito de la unificación internacional, con resultados expresados en normas y convenios, se desarrollaron alrededor del transporte por ferrocarril. Es ésta la primera modalidad que, esencialmente por razones de orden tecnológico, pudo desarrollarse bajo la supervisión y el impulso de los Estados. Los avances técnicos, prácticamente «estandarizados», que permitieron la generalización de un moderno sistema de comunicaciones (la circulación terrestre a vapor) supuso el tendido de líneas ferroviarias, tanto dentro de los propios países como entre los fronteri-

zos; favoreciendo la comunicación de los centros de producción empresarial y de éstos con los centros de consumo, así como entre las ciudades. Razones de naturaleza estratégica (asegurar la extensión de una vía de comunicación sumamente eficaz a lo largo de todo el país y de las zonas geográficas de interés), económica y comercial (mejorar y ampliar las oportunidades de intercambio de bienes y riqueza; además, la circulación de personas —transporte de pasajeros—) contribuyó a la definición de sus reglas básicas de ordenación y su plasmación en normas y convenios internacionales. La estandarización de las prácticas y los modelos era en buena medida una consecuencia de la técnica del nuevo modo de transporte. Esas iniciativas, particularmente destacables en ámbitos regionales concretos, como el europeo (en el que la proximidad de numerosos Estados y regiones, cultural y comercialmente muy relacionadas, facilitaba la implantación de esta nueva forma de transporte) concluyeron en una primera fase en 1890, con la elaboración del Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (comúnmente conocido como *Convenio de Berna*, fechado el 14 de octubre de 1890, así denominado por ser la capital suiza donde inicialmente se estableció la Oficina Central para el Transporte Internacional de Mercancías por ferrocarril). La más reciente actualización de este régimen legal, en los términos acordados en la 8.^a Conferencia encargada de su revisión, se contiene en el *Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril* (COTIF), de 9 de mayo de 1980 (ratificado por España mediante Instrumento de 16 de diciembre de 1981, *BOE* núm. 16, de 18 de enero de 1986), posteriormente revisado en 1999 por el Protocolo de Vilna (igualmente ratificado por España, mediante Instrumento de 7 de junio de 2002, *BOE* núm. 149, de 23 de junio de 2006).

El éxito de la unificación emprendida se comprueba por la variedad de los instrumentos internacionales adoptados bajo el *sistema* que ordena OTIF (*Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail*, Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril), pues los convenios COTIF/CIM se extienden a todos los ámbitos relevantes del transporte ferroviario y de la actividad misma que se desarrolle entre Estados parte. El resultado ha sido la elaboración de un cuerpo normativo complejo, integrado por diferentes *apéndices* al COTIF que comprende las *reglas uniformes* relativas a los contratos de transporte internacional de pasajeros por ferrocarril (denominado Apéndice A, CIV), de transporte internacional de mercancías (Apéndice B, CIM), de transporte internacional de mercancías peligrosas (Apéndice C, RID), al contrato de uso de vehículos en el tráfico internacional por ferrocarril (Apéndice D, CUV), al contrato de uso de infraestructuras en el tráfico internacional por ferrocarril (Apéndice E, CUI), a la adopción y la validación de estándares técnicos uniformes para material de ferrocarril destino a su uso en el tráfico internacional (Apéndice F, APTU) y las reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario usado en el tráfico internacional (Apéndice G, ATMF). En relación con los contratos de transporte, debe tenerse en cuenta que el Convenio extiende su aplicación también a los contratos que, de forma complementaria al transporte por ferrocarril, contemplan en determinadas circunstancias (básicamente, el registro de esas rutas por la organización) un transporte por carretera, por mar o por vías navegables internas de un Estado miembro e, incluso, un transporte internacional por esas vías. Además, el logro que supone la uniformidad alcanzada se constata por la efectiva aplicación de COTIF en 48 Esta-

dos: Albania, Alemania, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Argelia, Armenia, Austria, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, República Checa, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irán, Iraq, Irlanda, Italia, Letonia, Líbano, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Marruecos, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía, Rusia, Serbia, República Eslovaca, República de Eslovenia, República Tunecina, Siria, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania; además, Jordania es Estado asociado a la organización.

Como puede apreciarse, el ámbito de aplicación del Convenio COTIF es extraordinario, conectando Estados de Europa, Oriente Medio y África del Norte que comparten fronteras comunes y están interesados en el tráfico que el mismo permite, en las condiciones que contemplan los apéndices indicados. A pesar de esa extensión territorial del convenio, sin embargo, la experiencia que supone COTIF debe calificarse como *regional* y, por las limitaciones naturales del Convenio y del modo de transporte, no es necesariamente trasplantable como tal a otros ámbitos, bien por cuestiones puramente geográficas, bien por lo que implica el desarrollo de las infraestructuras en otros lugares.

Mención especial en este apartado reclama la aplicación del COTIF en el ámbito estricto de la Unión Europea. La Unión ha definido y desarrollado una política ferroviaria común, lo que supone que los Estados miembros han renunciado a su poder de legislar sobre diversos asuntos relativos al transporte ferroviario, en particular sobre aquellos que contempla el COTIF, atribuyendo la competencia exclusiva a la Unión. En efecto, en los términos del art. 3(2) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU), la Unión Europea tiene «competencia exclusiva para la celebración de un acuerdo internacional cuando dicha celebración [...] sea necesaria para permitirle ejercer su competencia interna o en la medida en que pueda afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas». Además, en ocasiones se ha reflexionado sobre el hecho de que el ámbito geográfico de aplicación del COTIF se encuentra muy próximo al de la Unión Europea ampliada; lo que insiste en el interés de la Unión en definir el ámbito de sus relaciones. Por tanto, la adhesión de la Unión al sistema COTIF garantiza el ejercicio de las competencias atribuidas a la Unión Europea en el ámbito de las relaciones ferroviarias internacionales, en los términos de aquella política común. Supone, además, una garantía de seguridad legal para el resto de los miembros de la OTIF, frente a los Estados de la Unión Europea, ya que éstos no pueden disfrutar de derechos o asumir obligaciones de forma «individual» frente a terceros países en asuntos cuya competencia corresponde a la Unión. El Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999, se ha publicado en el *DOUE* núm. 51, de 23 de febrero de 2013. El citado Acuerdo reconoce y articula las competencias exclusivas que en la materia propia del COTIF corresponden a la Unión Europea (que excluye las competencias de los Estados miembros), sobre la base de lo dispuesto en los arts. 90 y 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Así, la política común de transportes de la Unión se proyecta, entre otros aspectos, sobre las normas comunes aplicables a los transportes

internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros, las condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes pueden prestar servicios de transportes en un Estado miembro y las medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes. Los arts. 171 y 172 TFUE, referidos a las redes transeuropeas, atribuyen igualmente competencia exclusiva a la Unión para determinar los proyectos de interés común, las líneas de acción y las prioridades en el ámbito de esas redes, la adopción de las medidas necesarias para asegurar su interoperabilidad, armonizando sus normas técnicas y, en general, el desarrollo, incluso financiero, de las infraestructuras que permitan la consolidación de las redes.

El Acuerdo UE-OTIF entró en vigor el día 1 de julio de 2011, en los términos previstos en su art. 9 (v. información sobre la entrada en vigor en el *DOUE* de 13 de julio de 2011, L. 183/1).

b) *El transporte por carretera*

Al igual que el transporte por ferrocarril, el transporte por carretera es el modo más apropiado para el logro de actuaciones de unificación de ámbito regional. El primero de esos ámbitos al que debemos atender, por razones obvias, lo constituye la Unión Europea. En ese escenario, la carretera es el principal medio de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías; de estas últimas, más de dos tercios del tonelaje total se desplazan a través de Europa por carretera. Si tomamos la Unión Europea como medida para valorar la relevancia del transporte por carretera estaremos ofreciendo un panorama limitado, aunque apropiado, para el análisis de la cuestión; en todo caso, un entorno cualificado. Las infraestructuras para las comunicaciones en ese ámbito territorial «reducido» no tienen parangón en el resto del mundo. Tampoco lo tiene el elevado intercambio comercial que se produce en ese territorio, tanto por razón de la riqueza de los países que lo integran como por la naturaleza y el número de transacciones que derivan del modelo de convivencia de los países que componen Europa. Si centramos la atención en ese contexto, las referencias normativas (expresión de las competencias y las actuaciones de las instituciones comunitarias) son extraordinarias, y remiten a aspectos que, con mayor o menor incidencia, pueden afectar a la materia mercantil: así, entre otros muchos, el Regl. (CE) núm. 1072/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera; el Regl. (CEE) núm. 881/92 del Consejo, de 26 de marzo, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros; el Regl. (CEE) núm. 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro; el conjunto de normas que regulan las condiciones de acceso al mercado interior y de ejercicio de la actividad de transporte de pasajeros (autocares y autobuses), así como los derechos de éstos; y las condiciones para el ejercicio de la profesión, la seguridad vial, el transporte de mercancías peligrosas, normas sobre infraestructuras, etcétera.